Moderne China-Studien Köln

Kölner China-Studien Online

Arbeitspapiere zu Politik, Wirtschaft und Gesellschaft Chinas

Cologne China Studies Online

Working Papers on Chinese Politics, Economy and Society

No. 3 / 2007

Caroline Behle

Shanghais Weg zur Global City seit 1992 - Eine Positionsbestimmung innerhalb der internationalen Diskussion

Shanghai's Road to Global City Since 1992 – A Positioning Within International Debate

Zusammenfassung: Nach einer allgemeinen Diskussion definitorischer und methodologischer Probleme des Konzeptes der Global City und nach einem kurzen Rückblick auf historische Entwicklungen in China konzentriert sich diese Studie auf Shanghais Weg zu globalem Status seit 1992. Im Zentrum der Untersuchung steht das ökonomische Potential der Stadt, das sich in ihrer Ausstattung mit Produktionsstätten, ausländischen Direktinvestitionen, regionaler Firmenzentralen, Finanz- und Dienstleistungszentren oder in Messeaktivitäten widerspiegelt. Andere Teile der Analyse beschäftigen sich mit Shanghais Rolle als nationaler und internationaler Verkehrsknotenpunkt, mit seiner nationalen Rolle und seinem internationalen Ranking in Wissenschaft und Hochschulwesen sowie mit seiner Anziehungskraft für den internationalen Tourismus.

Schlagworte: Industrie, Auslandsinvestitionen, tertiärer Sektor, Finanzwesen, Messen, Flugverkehr, Hafenkapazität, Passagieraufkommen, Frachtaufkommen, Hochschulwesen, Tourismus

Autor: Caroline Behle ist Absolventin des Diplom-Studiengangs „Regionalwissenschaften Chinas" an der Universität zu Köln

Abstract: After a general discussion of definitional and methodological problems in using the concept of global cities and a brief review of historical developments in China, this study focuses on Shanghai's road to global status since 1992. Crucial areas of enquiry are the city's economic potential as reflected in production facilities, foreign direct investment, the siting of regional headquarters of companies, financial and service centers, or trade fair activities. Other parts of the analysis concentrate on Shanghai's role as a national and international transportation hub, its national role and worldwide ranking as a center of research and higher education, or its attraction for international tourism.

Key words: industry, foreign investment, tertiary sector, finance, trade fairs, aviation, port facilities, passenger traffic, freight traffic, higher education, tourism

Author: Caroline Behle is alumna of the MA Program in Regional Studies China at the University of Cologne

Kölner China-Studien Online

Arbeitspapiere zu Politik, Wirtschaft und Gesellschaft Chinas

Cologne China Studies Online

Working Papers on Chinese Politics, Economy and Society

Die Kölner China-Studien Online - Arbeitspapiere zu Politik, Wirtschaft und Gesellschaft Chinas - sind eine Veröffentlichungsreihe der Modernen China-Studien, Lehrstuhl für Neuere Geschichte / Politik, Wirtschaft und Gesellschaft Chinas, an der Universität zu Köln, Deutschland. Sie enthalten aktuelle Arbeitspapiere und frühere Analysen von andauernder Relevanz in deutscher oder englischer Sprache. Alle Studien sind nach dem Jahr ihrer Fertigstellung nummeriert und im Internet unter der Adresse www.china.uni-koeln.de/papers abrufbar. Soweit nicht anders angegeben, liegt das Copyright beim Autor.

Cologne China Studies Online – Working Papers on Chinese Politics, Economy and Society - is a publication series of Modern China Studies, Chair for Politics, Economy and Society of Modern China, at the University of Cologne, Germany. The series presents recent working papers and past analyses of continuing relevance in German or English language. All studies are numbered by year of completion and can be downloaded from the Internet address www.china.uni-koeln.de/papers. If not stated otherwise, the copyright stays with the authors.

Moderne China-Studien, Universität zu Köln
Lehrstuhl für Neuere Geschichte / Politik, Wirtschaft und Gesellschaft Chinas
Prof. Dr. Thomas Scharping
Albertus-Magnus-Platz
50923 Köln, Germany
Tel.: +49- 221- 470 5401/02
Fax: +49- 221- 470 5406
www.china.uni-koeln.de

Caroline Behle

Shanghais Weg zur Global City seit 1992 - Eine Positionsbestimmung innerhalb der internationalen Diskussion

Inhaltsverzeichnis **1**

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen 2

1 Einleitung 3

1.1 Begriffsabgrenzung 4

1.2 Forschungsstand 7

1.3 Methodik 13

2 Historische Entwicklung und Standortbeschreibung 15

2.1 Reform und Öffnung in der VR China 15

2.2 Stadtentwicklung Shanghais 18

2.3 Neue Wirtschaftszone Pudong 21

3 Wirtschafts- und Finanzpotential 23

3.1 Ausländische Direktinvestitionen 23

3.2 Produktionsstandort 27

3.3 Standort von Unternehmenszentralen 31

3.4 Dienstleistungszentrum 34

3.5 Finanzplatz 36

3.6 Messestandort 40

4 Shanghai als Verkehrszentrum 43

4.1 Flugverkehr 43

4.2 Seeverkehr 47

5 Shanghai als Zentrum für Bildung, Forschung und Tourismus 50

5.1 Bildung und Forschung 50

5.2 Tourismus 55

6 Auswertung 58

6.1 Reichweitenanalyse 58

6.2 Kritische Anmerkungen 61

7 Schlussbetrachtung 62

8 Literatur- und Quellenverzeichnis 64

Anhang 78

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Verteilung der Megacities 3

Abbildung 2: Die Hierarchie der Weltstädte (nach Friedmann 1986) 8

Abbildung 3: Klassifikation von Global Cities nach Maßstab der GaWC-Gruppe 10

Abbildung 4: Taxonomie führender Städte im Rahmen der Globalisierung 11

Abbildung 5: BIP-Wachstum Shanghais 1979-2003 23

Abbildung 6: Sektorale Verteilung des Shanghaier BIP 1990-2005 23

Abbildung 7: Entwicklung der ADI in Shanghai 1990-2005 25

Abbildung 8: Exportvolumen Shanghais 1990-2005 27

Abbildung 9: Verteilung der 500 größten industriellen FIE in China 1995 29

Abbildung 10: Karte der ausländischen Konzessionsgebiete in Shanghai 1881 80

Abbildung 11: Übersichtskarte Shanghai 81

Abbildung 12: Funktionale Gliederung Pudongs 82

Abbildung 13: Luftbildaufnahme Shanghais 83

Abbildung 14: Vision Shanghai 2020 84

Tabelle 1: Strukturübersicht realisierter ADI in Shanghai 1992-2005 26

Tabelle 2: Verteilung ausländischer Industrieunternehmen in Shanghai nach Branchen Ende 1999 31

Tabelle 3: Hongkongs und Shanghais Attraktivität als regionale Firmenzentralen 1998 32

Tabelle 4: BIP des Dienstleistungsbereichs nach Anteilen der Subsektoren 1995-2005 35

Tabelle 5: Vergleich des Niveaus begleitender Unternehmensdienstleistungen 36

Tabelle 6: Marktkapitalisierung der weltweit größten Aktienbörsen 2004 (in US-$ Mrd.) 37

Tabelle 7: Die größten Flughäfen der Welt (internationale Passagiere Dez.2005 – Nov. 2006) 45

Tabelle 8: Die größten Flughäfen der Welt (internationale Fracht Dez. 2005– Nov. 2006) 46

Tabelle 9: Die weltweit größten Häfen 2005 48

Tabelle 10: Hochschullandschaft Shanghai 2005 51

Tabelle 11: Städtevergleich Hochschulranking (Shanghai Jiaotong University 2005) 53

Tabelle 12: Städtevergleich Hochschulranking (The Times Higher Education Supplement 2006) 53

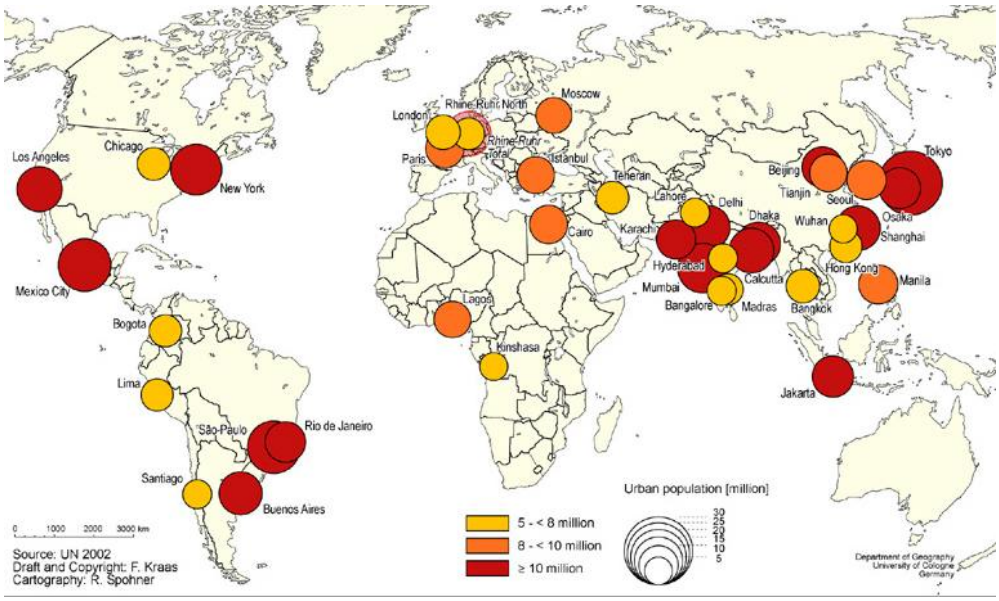
Tabelle 13: Liste der in den Rankings enthaltenen Hochschulen ausgewählter Städte 78

Tabelle 14: ’Weltstädte’ ausgewählter Autoren 79

1 Einleitung

„Städte sind das Spiegelbild ihres Zeitalters und Kulturkreises, unter anderem der prägenden Sozialstruktur und ihres Wandels“[1]. Im Zuge voranschreitender Urbanisierung der Städte – neben den Industrie- auch verstärkt in den Entwicklungsländern – lebt am Anfang des 21. Jh. mit 48,7 % (Stand: Ende 2005) fast die Hälfte der Weltbevölkerung in den Städten.[2] Dabei offenbart sich die Metropolisierung der Weltwirtschaft als ein Trend, der eine Umgestaltung der globalen urbanen Strukturen als Auswirkung mit sich bringt. Knapp 4,5 % der Erdbevölkerung (ca. 292 Mio. Menschen) sind mittlerweile in sog. Megastädten mit 10 Mio. oder mehr Einwohnern sesshaft geworden, für 2005 ergibt sich eine Anzahl von insgesamt 20 Städten dieser Größenordnung.[3] Dabei lässt sich über den Zeitablauf hinweg innerhalb der Hierarchisierung eine klare Verschiebung von der *Ersten* zur *Dritten Welt* erkennen: 1940 waren die vier größten Städte der Welt (New York, Tokyo, London und Paris) noch sämtlich in den Industrieländern lokalisiert. Mit Shanghai erhielt 1950 dann zum ersten Mal eine Metropole der *Dritten-Welt* den Status einer Megastadt (~5 Mio. Einw.), inzwischen fallen mehr als drei Viertel der Megastädte auf diese Länder.[4]

Abbildung 1: Verteilung der Megacities 2000



Quelle: http://www.megacities.uni-koeln.de/documentation/megacity/map/MC-2000-PGM.jpg

Seit den 1970ern hat sich ein Wandel von einer international zu einer verstärkt global ausgerichteten Wirtschaft vollzogen: Anstelle eines grenzüberschreitenden Handels von Gütern und Dienstleistungen durch Firmen aus unterschiedlichen Staaten dominiert nun ein Gespinst transnationaler Großkonzerne. Auf einem Netzwerk relativ autonomer Zweigunternehmen aufbauend fungieren diese Unternehmen weitgehend unabhängig vom Territorialstaat und drängen diesen in eine Koordinations- und Kontrollinstanz. Als Katalysatoren der

[1] Vgl. Bobek, 1927, S. 213.

[2] United Nations a, 2006; Kraas, 2001, S. 17.

[3] Eigene Berechnungen auf Basis von United Nations b, 2006.

[4] Bronger, 2004, S. 143.

Globalisierung gelten die neu entstandenen Technologien in den Bereichen Transport, Information und Produktionssteuerung.[5] Doch während sich im Rahmen der neuen internationalen Arbeitsteilung für die Produktionsprozesse eine räumliche wie sektorale Verteilung über den gesamten Globus ergibt, zeigt sich im Hinblick auf die Verteilung der strategischen Unternehmensfunktionen hingegen eine verstärkte selektive Konzentration in bestimmten Metropolen.[6]

Die Annahme einer selektiven Integration der großen Städte in die globale Wirtschaft (sowie Städtesystem) wird thematisch von der Global- bzw. World City-Debatte aufgegriffen, welche als „eine explizit stadtzentrierte Forschungsperspektive [innerhalb] der Globalisierungsdiskussion“[7] zu betrachten ist. Es wird die Auffassung vertreten, dass die Modalitäten der Einbindung einer Stadt in das weltwirtschaftliche System Auswirkungen auf ihre sozio-ökonomische sowie baulich-räumliche Entwicklung ausüben.[8] Aus welcher wissenschaftlichen Perspektive heraus entsprechende stadtanalytische und -hierarchische Untersuchungen durchgeführt werden sollten und welche Methodik bzw. Bewertungskriterien dabei heranzuziehen sind, wird in der Debatte kontrovers diskutiert. Aufgrund der Vielzahl möglicher Forschungsansätze ist entsprechend eine große Bandbreite an Begriffen generiert worden.

1.1 Begriffsabgrenzung

Mit dem Thema *Global Cities* begegnet uns ein Schlagwort, welches in den letzten Jahren zunehmend das Forschungsinteresse verschiedenster Wissenschaftsdisziplinen erregt hat. Vergleichbar mit dem Begriff *Globalisierun*g offenbart sich innerhalb der *Global City-Diskussion* die Schwierigkeit einer definitorischen Greifbarkeit.[9] Zudem drängen sich innerhalb der Diskussion viele weitere thematisch umschreibende Begrifflichkeiten auf wie: *Megacity*, *Word-City*, *Globalizing City*, *Global City-Region*, denn insgesamt betrachtet handelt es sich bei diesem Sujet um ein Querschnittsthema, welches von unterschiedlichen Ansätzen heraus erforscht werden kann.

Schon der vorab verwendete Begriff der *Megacity* bzw. *Megastadt* birgt definitorische Unklarheiten in sich. Grundsätzlich werden auf der Basis einer rein quantitativen Abgrenzung solche Städte als *Megacities* bezeichnet, die eine Einwohnergrenze von entweder 5 Mio., 8 Mio. oder 10 Mio. übersteigen. Zusätzlich werden bei einigen Autoren ein Mindestwert der Einwohnerdichte (mind. 2.000 Einw./km²) sowie eine monozentrische Struktur als weitere Kriterien verlangt.[10] Eine Betrachtung der funktionalen Eigenschaften von Städten wird jedoch nicht unternommen.[11] Besondere Schwierigkeiten dieses Begriffes liegen in der Zuverlässigkeit und zeitlichen Konvergenz der statistischen Bevölkerungsdaten[12] sowie in den räumlichen Bezugsskalierungen.[13] Einige Autoren

---

[5] Korff, 1996, S. 120.

[6] Krätke, 1995, S. 105.

[7] Vgl. Gerhard, 2004, S. 4.

[8] Krätke, 1995, S. 105.

[9] Bronger, 2004, S. 144.

[10] Kraas, 2001, S. 17 f..

[11] Gerhard, 2004, S. 4.

[12] Zensusdaten sind oftmals veraltet oder aufgrund der Größe der Stadt nur schwer erfassbar; viele Bevölkerungsprognosen basieren auf Hochrechnungen mittels Satellitenbildern.

[13] Zehner, 2001, S. 183 f..

verwenden den Begriff *Megacity* losgelöst von dieser rein quantitativ-statistischen Perspektive, um auch den südlichen Regionen und Städten innerhalb des Globalisierungs- bzw. Global City-Diskurs einen größeren Stellenwert zukommen zu lassen (z.B. FELDBAUER/PARNREITER 1997; PARNREITER 1999; BRONGER 2004).

Auf den Begriff der *Weltstadt* nahm HALL 1966 Bezug und stellte eine Rangfolge hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen und politischen Funktionen auf. *World Cities* definierte er als Orte, an denen sich jene Aktivitäten ansiedeln, die zur Integration regionaler, nationaler und internationaler Ökonomien wichtig sind. Dabei fokussierte er nicht nur die ökonomische Reichweite von Weltstädten, sondern unterstrich auch ihre herausragende Bedeutung in den Bereichen Kultur, Kunst, Bildung und Forschung.[14] Mit ihrer konzeptionellen Betrachtung des Integrationsgrades von Städten in die Weltwirtschaft im Sinne einer „heuristic for the empirical study of world city formation“[15] geben FRIEDMANN/WOLFF 1982 der internationalen Städteforschung einen bedeutenden Impuls. FRIEDMANN präsentiert in seiner Analyse von 1986 als einen nächsten Schritt die sog. *Sieben Weltstadthypothesen*, welche „bis heute als die wesentliche Grundlage der Weltstadtforschung [gelten]“[16].

Sieben Weltstadthypothesen (Friedmann 1986)

1. Maßgeblich für strukturelle Veränderungen in Städten sind ihr Integrationsgrad in den Weltmarkt sowie die Funktionen, die ihnen in der neuen internationalen Arbeitsteilung zugeschrieben werden.
2. Einzelne Städte werden vom globalen Kapital als „Stützpunkte“ (basic points) zur räumlichen Ordnung von Produktion und Markt genutzt.
3. Die globale Kontrollfunktion von Weltstädten wird in der Dynamik und Struktur ihrer Produktions- und Beschäftigungssektoren deutlich.
4. Weltstädte sind die wichtigsten Orte der Konzentration und Akkumulation von internationalem Kapital.
5. Weltstädte sind die Zielorte einer großen Zahl nationaler und internationaler Migranten.
6. Weltstädte zeigen die wesentlichen Widersprüche des industriellen Kapitalismus auf – darunter räumliche und klassenspezifische Polarisierung.
7. Durch das Wachstum von Weltstädten entstehen hohe soziale Kosten, die die Finanzkapazität des Staates gefährden.

Quelle: Friedmann, 1986, S. 70 ff., übernommen aus Gerhard, 2004, S. 5.

Er stellt zudem auf Basis von sieben Merkmalen (s.o.) ein erstes Ranking von Weltstädten auf, dessen empirische Absicherung jedoch auch nach seiner Überarbeitung von 1995 als nicht ausreichend kritisiert wird.[17] Den Spitzenreitern seines Ranking schreibt er die simultane Erfüllung der Funktionen als Headquarter-Standort, als

[14] Zehner, 2001, S. 192 f..

[15] Vgl. Friedmann/Wolff, 1982, S. 313.

[16] Vgl. Gerhard, 2004, S. 5.

[17] Gerhard, 2004, S. 5.

Zentrum des internationalen Finanzmarktes sowie als Bindeglied globaler und nationaler/regionaler Wirtschaft zu.[18] KNOX (1995) beschreibt *World Cities* als „… control points, as powerful centres of economic and cultural authority within the contemporary word-system …“[19] und fügt so auch die kulturelle Dominanz von Weltstädten in die Betrachtung mit ein.

Der forschungshistorisch wesentlich jüngere Begriff der *Global City* wurde 1981 von COHEN thematisch aufgegriffen. Noch vor Friedmann und Wolff stellte er in seinem Essay eine Verknüpfung von Städten und der neuen internationalen Arbeitsteilung her.[20] Seine entscheidende Prägung erhielt der Begriff jedoch durch die einflussreichen Arbeiten von SASSEN (1991, 1994). Von Friedmanns Hypothese von 1986 ausgehend stellt sie vor allem die Funktion von *Global Cities* als Schlüsselstandorte für weltweite Finanz- und Unternehmensdienstleistungen ins Zentrum der Betrachtung. Sassen vertritt in ihrem Werk „Metropolen des Weltmarkts“ von 1996 die These, dass „… die in den letzten beiden Jahrzehnten eingetretene Veränderung in der Zusammensetzung der Weltwirtschaft, die von einer Verlagerung [vom traditionellen Handel] hin zum Dienstleistungs- und Finanzgewerbe begleitet wurde, dazu führte, daß die größeren Städte als Schauplatz bestimmter Aktivitäten und Funktionen erneut an Bedeutung gewinnen“[21]. Entsprechend definiert sie für die Elite dieser global bedeutsamen Städte drei strategische Funktionen: „erstens als Steuerungszentralen innerhalb der Organisation der Weltwirtschaft, zweitens als wesentliche Standorte und Marktplätze für die derzeit führenden Wirtschaftszweige, d.h. für das unternehmensorientierte Finanz- und Dienstleistungsgewerbe, und drittens als wesentliche Produktionsstandorte dieser Gewerbezweige, wozu auch die Produktion von Innovationen gehört“[22].

Zusammenfassend lässt sich der Begriff der *Weltstadt* im Vergleich zu *Global City* als facettenreicher deklarieren, doch in der gegenwärtigen Diskussion offenbaren sich deutliche Tendenzen zu einer synonymen Verwendung der beiden Termini.

In den letzten Jahren hat das Konzept der *Global City* aufgrund kritischer Betrachtungsweisen eine konzeptionelle Ausweitung erfahren, welche in zwei neue Begrifflichkeiten mündete. SCOTT et al. (2001) ziehen den Terminus *Global City-Regions* vor und setzten mit ihm ihre Akzentuierung auf eine neue Regionalisierung als Folge von Globalisierungsprozessen.[23] Analog zu ihrem eher geographischen Ansatz fungieren nicht mehr *Global Cities*, sondern „… city-regions … as essential spatial nodes of the global economy and as distintive political actors on the world stage“[24]. Eine weitere Ergänzung nehmen MARCUSE/VAN KEMPEN (2000) mit der Bezeichnung *Globalizing City* vor, denn sie betrachten Globalisierung nicht als statisch, sondern als eine Art Entfaltungsstruktur, die sich in einer Vielzahl von Städten in der Welt wieder finden lässt.

Mit der globalisierten Wirtschaft hat sich folglich ein neuer Stadttyp entwickelt, der auf das Zusammenwirken von Konzernzentralen und einem Gefüge von spezialisierten Dienstleistungen basiert. Allerdings hat sich anhand der

---

[18] Friedmann, 1986, S. 70.

[19] Vgl. Knox, 1995, S. 7.

[20] Cohen, 1981, S. 300.

[21] Vgl. Sassen, 1996, S. 20.

[22] Vgl. Sassen, 1996, S. 20.

[23] Scott et al., 2001, S. 11.

[24] Vgl. Scott et al., 2001, S. 11.

kurzen Aufstellung gezeigt: es existiert keine einheitliche Definition, sodass Untersuchungen auf diesem Forschungsgebiet wohl auch in Zukunft ein spezifiziertes Fundament entbehren werden. Dieser Schritt wäre notwendig, um eine homogene Erfassung des Begriffs zu ermöglichen und der Notwendigkeit einer Aufholung von eventuellen Forschungsdesideraten nachzukommen.

1.2 Forschungsstand

In der vorangegangenen terminologischen Abgrenzung wurde ein Perspektivenwechsel deutlich: Anstelle einer weit gefächerten Ausrichtung unter Berücksichtigung sozialer und kultureller Vorzeichen zeigte sich der Fokus zunächst ökonomisch zentriert. World- bzw. Global Cities stellten demnach räumliche Knotenpunkte strategischer Unternehmensfunktionen, hoch entwickelter Dienstleistungen sowie Finanzströme unter Einbindung der weltweiten Kommunikations- und Transportnetze dar. Diesen wirtschaftlichen Charakteristika wurden weitere Kriterien wie soziale Polarisierung und räumliche Segregation hinzugefügt.[25] Eine erneute Ausweitung der Betrachtungsebene erfolgt dann von TAYLOR/KNOX mit ihrem Herausgeberwerk *World Cities in a World-System* von 1995, dessen Essays wieder ein breites Spektrum an Themen mit sozialen oder kulturellen Aspekten aufgreifen und Städte mit einbeziehen, die nicht an der Spitze der Rangordnung stehen.[26] Des Weiteren zeigen sich Tendenzen, von einer rein attributiven Bewertung auf eine verstärkt vernetzungsorientierte Betrachtung überzugehen (Modelle von BEAVERSTOCK et al. 1999; TAYLOR 2005).

In den letzten zwanzig Jahren hat es zahlreiche Versuche gegeben, eine hierarchische Ordnung von Global Cities aufzustellen. Dabei zeigt sich für den Großteil dieser Hierarchiestudien als Gemeinsamkeit eine Beschränkung auf die politisch-wirtschaftliche Dimension. Als eine der ersten präsentiert sich FRIEDMANNs vierstufige Klassifizierung von 1986, in welcher insgesamt dreißig Städte entsprechend ihres weltwirtschaftlichen Integrationsgrads bzw. ihrer wirtschaftlichen Kommando- und Kontrollfunktion positioniert wurden. Als Kriterien zog er ihren Status als Standort von Hauptquartieren transnationaler Unternehmen, als internationales Finanzzentrum, als wichtiges Produktionszentrum, als Zentrum eines expandierenden Sektors unternehmensorientierter Dienstleistungen, als Sitz internationaler Institutionen, als bedeutender internationaler Knotenpunkt für Verkehr und Transport sowie die Einwohnerzahl heran.[27]

---

[25] Gerhard, 2004, S. 5 f..

[26] Darüber hinaus werden auch die negativen Folgen der Globalisierung thematisch aufgegriffen, so im Ansatz der *Dual City* von MOLLENKOPF/CASTELLS (1991) oder der *Quartered City* von MARCUSE/ VAN KEMPEN (siehe hierzu Gerhard, 2004, S. 7).

[27] Friedmann, 1986, S. 72.

Abbildung 2: Die Hierarchie der Weltstädte° (nach Friedmann 1986)

Core Countries		**Semi-peripheral Countries**	
Primary	**Secondary**	**Primary**	**Secondary**
London * I	Brussels * II		
Paris * II	Milan III		
Rotterdam III	Vienna * III		
Frankfurt III	Madrid * III		
Zurich III			Johannesburg III
New York I	Toronto III	São Paulo I	Buenos Aires * I
Chicago II	Miami III		Rio de Janeiro I
Los Angeles I	Houston III		Caracas * III
	San Francisco III		Mexico City I
Tokyo * I	Sydney III	Singapore * III	Hong Kong II
			Taipei * III
			Manila * II
			Bangkok * II
			Seoul * II

* National Capital.

Population size categories (recent estimates, referring to metro-region): I 10 - 20 million; II 5 - 10 million; III 1 - 5 million.

° Selection criteria include: major financial centre; headquarters for TNCs (including regional headquarters); international institutions; rapid growth of business service sectors; important manufacturing centre; major transportation node; population size.

Quelle: verändert nach Friedmann, 1986, S. 72.

Als Ergebnis lässt sich eine Zweistufigkeit in primäre und sekundäre Städte identifizieren, die noch einmal horizontal (Nord-Süd-Trennung in Kern und Semiperipherie) und vertikal (Ost-West-Trennung in drei kontinentale Subsysteme Asien, Amerika und West-Europa) aufgespalten wird.[28] 1995 nahm er eine Korrektur seiner Strukturierung in Form einer vierstufigen Unterteilung der Städte vor. Als Weltstädte erster Ordnung treten nun die

[28] Friedmann, 1986, S. 72; Taylor, 2004, S. 22.

von SASSEN 1991 untersuchten Städte New York, London und Tokyo auf (als globale Finanzzentren), daneben definieren sich fünf multinational bedeutsame Städte (wie Los Angeles, Frankfurt, Singapur), sieben Städte mit wichtiger nationaler Artikulation (wie Paris, Madrid, Mexiko-City, Sao Paolo) und 15 subnationale bzw. regional hervortretende Städte (wie San Francisco, Hongkong, München). [29] In beiden Hierarchiemodellen wird die dominierende Rolle der Wirtschaftszonen Nordamerika, Westeuropa und Pazifikasien mit jeweils (1986 mindestens) einer führenden Weltstadt deutlich, wohingegen den Megastädten Indiens und Chinas (mit Ausnahme Hongkong) keine weltwirtschaftliche Bedeutung zugemessen wird.

KNOX kritisiert das Modell von FRIEDMANN und schlägt eine stärkere Berücksichtigung ihrer Einbindung in die Prozesse des Weltsystems sowie die Anwendung von funktionalen Klassifikationen vor. Als Indikatoren verwendet er die Zahl der Hauptsitze (mind. 1) und die Zahl der Sitze internationaler Organisationen (NGO oder IGO, ebenfalls mind. 1) und gibt auch die kulturelle zentrale Lage der Stadt („cultural centrality) an.[30]

Aus deutscher Forschungssicht weist BRONGER kritisch auf die unzureichende Nennung bzw. mangelnde Vollständigkeit von Indikatoren bei den bisherigen Untersuchungen hin und liefert seinerseits ein Ranking auf Basis von zehn (2000) bzw. acht (1997/2004) Kriterien (transnationale Unternehmen, Banken, Börsen, internationale Flughäfen, führende Seehäfen, Sitz von internationalen/weltwirtschaftlichen Institutionen), unterstreicht aber selbst die erneut einseitig ökonomische Ausrichtung der Analyse aufgrund unzureichenden Datenmaterials in anderen Bereichen. Hierarchisch betrachtet ergibt sich bei ihm eine dreistufige Unterteilung in Global Cities, in Städte mit teilweise globalen und mit spezialisierten Kommandofunktionen.[31]

Aufgrund der Fülle an Untersuchungen und der jeweils unterschiedlichen Herangehensweise ergeben sich für eine Zuordnung des *Global City-Status* zunehmend Schwierigkeiten. BEAVERSTOCK und BRONGER verdeutlichen, dass hinsichtlich der führenden Weltstädte, also London, Tokyo und New York, weitgehend Konsens besteht, bezüglich der darunter folgenden Städte allerdings Uneinigkeit herrscht. TAYLOR (1997) stellt in diesem Zusammenhang die generelle Sinnhaftigkeit der bisher statischen Hierarchisierungen anhand von Attributen in Frage und wirft stattdessen die Frage nach der Vernetzung zwischen Städten (in Form von Güter-, Informations-, Menschen- und Ideenströmen) als Maßeinheit für *Global-Cityness* auf.[32] Einer derartigen Lösung des Problems der mangelhaften empirischen Daten, welches von SHORT et al. (1996) als *Dirty Little Secret* formuliert wurde, widmet sich seit 1998 die von TAYLOR begründete *Globalization and World City Research Group* (GaWC) der Universität von Loughborough (England). Mit dem Aufbau einer entsprechender Datenbank im Fokus stellen zahlreiche Untersuchungen der GaWC auf Basis umfangreicher Forschungsprojekte auf den Grad der interurbanen Austauschbeziehungen ab, welche in Form von Research Bulletins im virtuellen Zentrum der GaWC (www.lboro.ac.uk/gawc/) einsehbar sind und darüber hinaus in diversen Fachzeitschriften veröffentlich werden. Das virtuelle Zentrum selbst präsentiert sich als ein internationales Netzwerkinstrument und speziell als Informations- und Austauschplattform. Sassens Ansatz[33] folgend analysieren BEAVERSTOCK et al. (1999) im *Research Bulletin*

---

[29] Friedmann, 1995, S. 23 f..

[30] Vgl. Knox, 1995, S. 9.

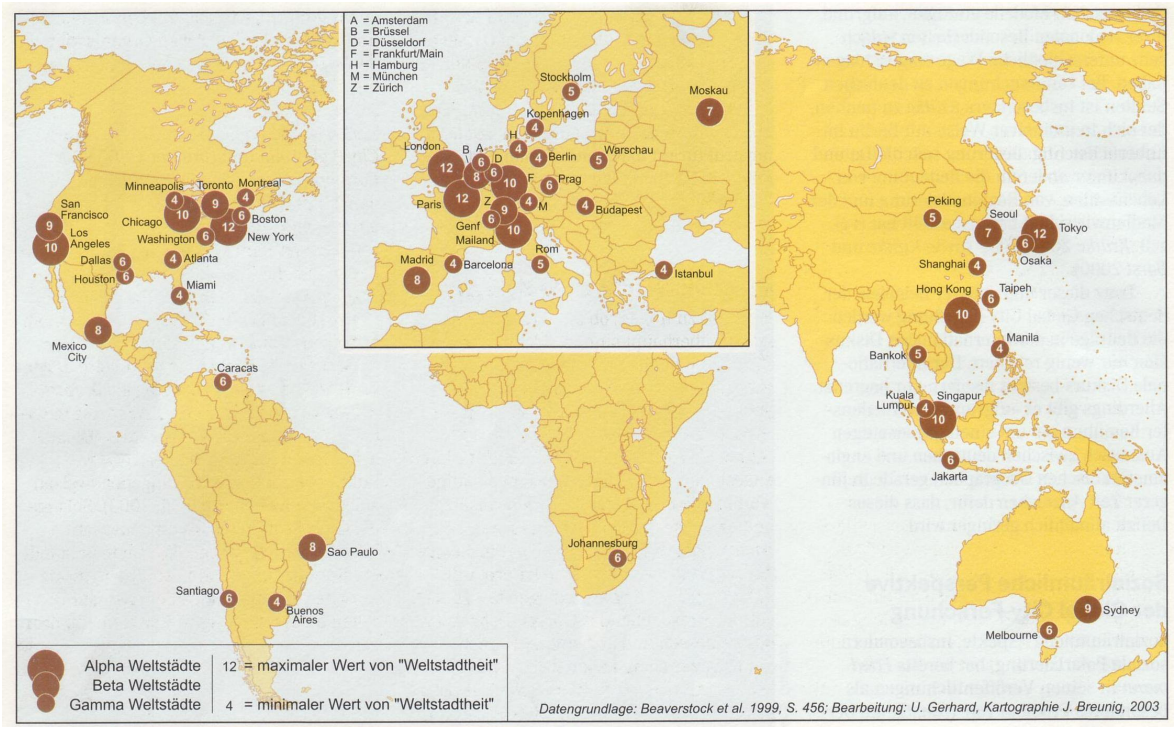
[31] Bronger, 2000, S. 282 ff..

[32] Gerhard, 2004, S. 7.

[33] Beaverstock et al., 1999, S. 455.

5 die globale Kapazität von insgesamt 263 Städten hinsichtlich ihres Angebots an sog. Schlüsseldienstleistungen (Wirtschaftsprüfung, Bank- und Finanzwesen, Werbung/Marketing und Rechtsberatung) anhand von bestimmten Differenzierungskriterien in den vier Bereichen.

Abbildung 3: Klassifikation von Global Cities nach Maßstab der GaWC-Gruppe



Quelle: Gerhard, 2004, S. 8.

Für jedes Kriterium werden den Städten Punkte vergeben (3 Punkte prime centre, 2 Punkte major centre, 1 Punkt minor centre), welche addiert und als Resultat ein Raster von 55 Weltstädten auf drei verschiedenen Ebenen (sog. Alpha- mit 10 - 12 Punkten, Beta- mit 7 - 9 Punkten und Gamma World Cities mit 4 - 6 Punkten) ergeben. Die Maximalpunktzahl von 12 erreichten in dieser Studie erneut die schon vorher als weltweit führend herauskristallisierten Städte London, Paris, New York und Tokyo.

In nachfolgenden Untersuchungen wurde die Analyse auf weitere Merkmale erweitert; so führt TAYLOR (2005) eine Reklassifizierung der „leading cities in globalization" aus, um auch Daten für Globalisierungsprozesse in den Bereichen Kultur (Medien, Architektur), Politik (UN-Agenturen, Botschaften, Regierungsorganisationen) und Soziales (NGO, Forschungspapiere) zu berücksichtigen, und nimmt als Konsequenz eine Differenzierung von Global und World Cities vor, ersteren eine höhere Bedeutung unterstellend.[34] Der große Bonus der GaWC Untersuchungen zeigt sich in ihrer robusten empirischen Grundlage, demnach stellen sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch die umfassendste Städteforschung im internationalen Kontext dar.

[34] Taylor, 2005, S. 1602 f..

Abbildung 4: Taxonomie führender Städte im Rahmen der Globalisierung

Global Cities
Well rounded global cities
Very large contribution: **London, New York**
Smaller contribution with cultural bias: **Los Angeles, San Francisco**
ii: incipient global cities: **Amsterdam**, **Boston**, **Chicago**, **Madrid**, **Milan**, **Moscow**, **Toronto**
Global niche cities – specialised global contributions
Economic: **Hong Kong**, **Singapore**, T**okyo**
ii: Political and social: **Brussels**, **Geneva**, **Washington**
World Cities
Subnet articulator cities
Cultural: **Berlin**, **Copenhagen**, **Melbourne**, **Munich**, **Oslo**, **Rome**, **Stockholm**
Political: **Bangkok**, **Beijing**, **Vienna**
ii: Social: **Manila**, **Nairobi**, **Ottawa**
Worldwide leading cities
Primarily economic global contribution: **Frankfurt**, **Miami**, **Munich**, **Osaka**, **Singapore**, **Sydney**, **Zurich**
ii: Primarily non-economic global contributions: **Abidjan**, **Addis Ababa**, **Atlanta**, **Basle**, **Barcelona**, **Cairo**, **Harare**, **Lyon**, **Manila**, **Mexico City**, **Mumbai**, **New Delhi**, **Shanghai**

Quelle: übernommen aus Taylor, 2005.

Die Vielzahl an vorgenommenen Rankings belegt deutlich die Beliebtheit der Global City-Forschung, in diesem Zusammenhang unterstreicht GERHARD (2004) jedoch die Notwendigkeit einer zukünftig verstärkt theoretischen Abhandlung des Themas anstelle der bisher einseitigen Konzentration auf empirische Datenanalysen. Auch sieht sie Gefahr in einer einseitigen Ausrichtung auf einzelne bedeutsame Städte der Triade.[35]

PARNREITER (2000) hat das Problem einer weitgehenden Vernachlässigung der Städte der Peripherie aufgegriffen. Seiner Ansicht nach hängt die Beantwortung der Frage, ob die Megastädte Afrikas, Asiens und Lateinamerikas stärker in die Global City-Diskussion zu integrieren sind, allein von der Definition des Begriffs der *Global City* ab: Den Anspruch nach Macht- und Kommandozentren der globalen Kontrolle und -steuerung können diese Städte aufgrund mangelnder Autorität nicht erfüllen, jedoch aus der Perspektive einer funktionalen Betrachtung heraus im Sinne einer Artikulation regionaler, nationaler und internationaler Ökonomien dürfen sie ihre Berücksichtigung

[35] Gerhard, 2004, S. 9.

einfordern.[36] Neben den Staaten Westeuropas, den USA sowie Japan als die traditionellen Weltwirtschaftszentren lässt sich laut FELDBAUER/PARNREITER (1997) mit Teilen Südost- und Ostasiens „… als neue wirtschaftliche Hochwachstumsregionen [bereits eine allmähliche Standortausweitung bzw. Verlagerung erkennen.] … Eine Aufwertung der Position der Megastädte in diese Region in der internationalen Städtehierarchie ist längerfristig die wahrscheinliche Folge der Verlagerung der weltwirtschaftlichen Wachstumsdynamiken …“[37].

Auch in China zeigt sich seit Anfang der 1990er aufgrund deutlicher inländischer Mega-Urbanisierungsprozesse auf der einen sowie der zunehmenden weltwirtschaftlichen Einbindung des Landes und einiger Küstenstädte durch die außenwirtschaftliche Öffnungspolitik auf der anderen Seite ein wachsendes Interesse an der internationalen Städteforschung. Doch unter dortigen Wissenschaftlern besteht ebenfalls keine terminologische Einigkeit. So präsentiert die chinesische Fachliteratur gleichsam unterschiedliche Begriffe zum Thema *Global City*: 国际城市，国际性城市， 国际化 城市， 国际经济中心城市， 国际性大都市， 全球城市. Thematisch konzentrierten sich die wissenschaftlichen Aufsätze anfangs schwerpunktmäßig auf die Einführung des theoretischen Konzepts der Global City sowie auf Untersuchungen einzelner Städte, insbesondere Beijing, Shanghai und Guangdong. Einen neuen Impuls erhielt die *Global City-Diskussion* in China im 21. Jh. durch den Beitritt Chinas zur WTO sowie eine Verstärkung der Landesöffnung.[38] In diesem Zusammenhang ist auch die vom FUIUF (Fudan University International Urban Forum) in Shanghai ausgerichtete erste internationale Konferenz *Urbanisation China: culture, identity and spartial transformation* (03.-05.11.06) zu sehen. Zur Diskussion standen nicht nur Fragen zur Urbanisierung und ihrer Begleiterscheinungen in China, sondern auch die Frage nach den Implikationen der Weltstadtforschung für China.[39]

Im internationalen Städteranking tauchte bis Ende der 1990er Jahre nur Hongkong als *Global-* bzw. *World-City* auf (FRIEDMANN 1986, 1995); erst in den jüngeren Studien der Forschungsgruppe GaWC treten mit Beijing und Shanghai zwei weitere chinesische Städte innerhalb der Hiearchie ins nähere Blickfeld, wenn auch nur auf den hinteren Rängen (1999 als Gamma world cities, 2004 als Subnet articulator city bzw. worldwide leading city). 2005 haben CAI/SIT auf Basis eines neuen mehrdimensionalen Modells ein *World-City-Ranking* erstellt und in diesem Zusammenhang speziell die Stadt Shanghai global verortet: Auch in ihrer vierstufigen Ergebnishierarchie ergibt sich für Shanghai erneut ein Platz in der letzten Stufe, der so genannten ’B. sub-world cities’, welche sich „… in the early stages of world city formation, with international aspects but largely influential in their home countries“[40] befinden. Im Vergleich mit New York, London und Tokyo als Städte der ersten Stufe sowie mit Hongkong und Singapur als regionale Konkurrenzstädte offenbart sich, dass „comparing across attributes, Shanghai appears to have reached levels in the 30-40 % range of the Hong Kong-Singapore average and 10-15 % of the major world city average”[41].

---

[36] Parnreiter, 2000, S. 268 ff..

[37] Vgl. Feldbauer/Parnreiter, 1997, S. 13.

[38] 谢宁, 2004, S. 63f..

[39] FUIUF, 2006.

[40] Vgl. Cai/Sit, 2005, S. 246.

[41] Vgl. Cai/Sit 2005, S. 246 f..

1.3 Methodik

Diese Arbeit hat sich als Ziel gesetzt, den Faden Chinas als eine der wirtschaftlichen Hochwachstumsregionen Süd-/Ostasiens aufzugreifen und den gegenwärtigen Inte-grationsgrad der ostchinesischen Stadt Shanghais als eine der Megastädte Chinas in die globalen Verflechtungsprozesse nachzuzeichnen. Dabei steht nicht eine rein quantitative Analyse – wie den meisten Hierarchiemodellen im Allgemeinen zugrunde liegend – im Zentrum. Vielmehr wird eine quantitative *und* qualitative Positionsbestimmung Shanghais angestrebt, die als Ausgangsbasis für die zukünftigen Entwicklungschancen der Stadt im internationalen Städtewettbewerb um eine höhere Position innerhalb möglicher hierarchischer Ordnungen dienen soll. Die bereits o.e. bisher in der Forschung nicht erreichte Einigung auf eine konkrete Herangehensweise sowie auf einen einheitlichen Kriterienkatalog als Instrumente für eine solche Stadtstudie macht eine individuelle Auswahl von Merkmalen unumgänglich.

Als Quintessenz der vorangegangenen Begriffsanalyse soll in dieser Arbeit die Einbindungsstärke der Stadt Shanghai für die folgenden zwei Bereiche analysiert werden: ihr Potential als Wirtschafts- und Finanzzentrum sowie als Knotenpunkt des internationalen Verkehrs. Um die Untersuchung nicht auf eine rein verkehrspolitisch-wirtschaftliche Dimension zu beschränken, soll das Potential der Stadt auch für die Bereiche Bildung, Forschung und Tourismus ermittelt werden. Die jeweiligen Indikatoren, die zur Potentialerhebung herangezogen werden, ergeben sich aus den folgenden Überlegungen:

Als ökonomische Kernkompetenz einer *Global City* wird ihr Angebot an Finanz- und Unternehmensdienstleistungen, ihre Funktion als bedeutende Produktionsstätte sowie als Standort von Zentralen multi- bzw. transnationaler Unternehmen gesehen. Entsprechend soll in einem ersten Schritt analysiert werden, in welchem Ausmaß Shanghai überhaupt von ausländischen Investoren bei der Auswahl möglicher Investitionsstandorte Berücksichtigung findet. Daran anschließend wird zum einen die Bedeutsamkeit Shanghais als Produktionsstandort sowie das Angebot an Unternehmensdienstleistungen durchleuchtet; diese zwei Aspekte werden sowohl auf TUN als auch auf lokale internationalisierte Unternehmen bezogen. Zum anderen soll der Frage nachgegangen werden, ob und welche strategische Unternehmensniederlassungen in Shanghai angesiedelt sind und welche Rolle diese Headquarter in der jeweiligen Unternehmenshierarchie einnehmen (globales, regionales oder operatives HQ). Hinsichtlich der Stärke Shanghais als Finanzplatz werden die Präsenz internationaler und nationaler Banken, die Stärke der Wertpapierbörse sowie der institutionelle Rahmen für finanzielle Aktivitäten als Kriterien herangezogen. Als Prüfstein für die Bedeutung der Stadt im Rahmen wirtschaftsinformatorischer Ströme wird die Attraktivität Shanghais als Ausrichtungsort internationaler Messen, welche mittlerweile nicht mehr als reine Orderveranstaltungen, sondern vielmehr als Kommunikations- und Informationsplattform zu verstehen sind, untersucht.

Eine weitere Kompetenz von *Global Cities* zeigt sich in ihrem Prädikat als „Drehscheiben des Weltverkehrs“[42]. Als wirtschaftliche und politische Gravitationszentren sind sie nicht nur Zielpunkte personeller und materieller Ströme, sondern dienen dank modernster und

effizienter Verkehrs- und Transporteinrichtungen auch als Umschlagplätze des weltweiten Personen- und Güterverkehrs. Analog dazu sollen als Indikatoren für die Bewertung von Shanghais Verkehrsinfrastrukturpotential die internationale Kapazität und Auslastung des Flughafens sowie des Seehafens in die Analyse einbezogen werden.

Als wichtiges Finanz- und Wirtschaftszentrum zeigt sich in der Beschäftigungsstruktur einer *Global City* ein hoher Anteil von Spezialisten und qualifizierten Fachkräften. Als global führender Standort von Forschungs- und Bildungseinrichtungen gibt eine *Global City* zu einem gewissen Grad ihren personellen Beitrag dazu. Deshalb soll in einem weiteren Schritt die Qualität und Internationalität solcher Einrichtungen in Shanghai untersucht werden, bevor als abschließender Indikator für die Attraktivität und Popularität der Stadt ihre Anziehungskraft als Reiseziel internationaler Touristen beurteilt wird.

Eine Betrachtung der Funktion von *Global Cities* als politische Macht- und Entscheidungszentralen, wie besonders von KNOX (1995) herausgearbeitet, wird unter Berücksichtigung des Umfangs in dieser Arbeit außen vor gelassen.

Zur Bewertung des Einbindungsniveaus innerhalb der vorgestellten vier Bereiche wird die entsprechende funktionale Reichweite des Potentials herangezogen, welche sich auf nationaler, regionaler oder globaler Ebene artikulieren kann und an geeigneter Stelle zur Untermauerung der Aussagekraft mit der anderer (potentieller) *Global Cities* (regional: Singapur oder Hongkong; global: New York, Tokio oder London) verglichen werden soll. Abschließend erfolgt eine kritische Betrachtung der Ergebnisse mit Anmerkungen zu Schwierigkeiten, Problemen und Verbesserungsmöglichkeiten. Der Zeitrahmen der Analyse fokussiert wie im Titel der Arbeit angegeben in seinen Hauptzügen Shanghais jüngste Entwicklungsperiode der letzten 15 Jahre. Zur generellen Abgrenzung wird mit 1992 das Jahr der Südreise *Deng Xiaopings* herangezogen. Zwar erfolgte die offizielle Repositionierung der Stadt im Kontext der nationalen Öffnungspolitik bereits mit der Gründung der Wirtschaftszone Pudong 1990, doch erst die Ansprachen Dengs während seiner *südlichen Inspektionsreise* im Frühjahr 1992 brachten den seit 1989 ins Stocken geratenen Wirtschaftsreformen erneuten Aufschwung – und der Stadt Shanghai den Beginn ihrer (außen-)wirtschaftlichen Renaissance. Dieser Effekt offenbart sich auch bei der Betrachtung der damaligen Wirtschaftskennzahlen der Stadt (Kapitel 3). Darüber hinaus erfolgte im gleichen Jahr während des 14. Parteitags der KPCh eine noch einmalige besondere Hervorhebung der neue Führungsrolle Shanghais für die nationale Entwicklung.[43]

Vorab soll im nachfolgenden Kapitel eben diese Phase der Wirtschaftsreform in einem kurzen allgemeinen Überblick über die politisch-wirtschaftlichen Veränderungen in der VR China seit Ende der 1970er vorgestellt sowie in einem zweiten Teil ein knapper Abriss über die einzelnen Entwicklungsstufen der Stadt Shanghai von der Kolonial- über die Republikzeit bis hin zur Gegenwart gegeben werden. Des Weiteren wird in einem dritten Teil ein gerafftes Bild zur Struktur der *Neuen Wirtschaftszone Pudong* nachgezeichnet.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die zwei Sonderverwaltungsregionen Hongkong und Taiwan in den chinesischen Statistiken vom Festland der VR China separat behandelt werden. Entsprechend fallen die beiden Regionen auch in dieser Arbeit nicht in den nationalen Kontext, sondern werden als eigenständige Faktoren u.a. bei der Herkunft von ausländischen Direktinvestitionen oder Unternehmen berücksichtigt. Darüber hinaus werden die Begriffe *multinationales Unternehmen* (MNU bzw. MNC) und *transnationales Unternehmen* (TNU bzw. TNC) trotz möglicher definitorischer Unterschiede, auf welche u.a. BRONGER verweist, synonym verwendet.[44]

---

[42] Vgl. Bronger, 2004, S. 145.

[43] Schüller, 2006, S. 56; Yatsko, 2001, S. 28; Wu, 2006, S. 302 bzw. 306.

[44] Bronger, 1997, S. 283.

2 Historische Entwicklung und Standortbeschreibung

2.1 Reform und Öffnung in der VR China

Mit der Einführung der Reformen des Wirtschaftssystems, beschlossen auf der 3. Tagung des 11. Zentralkomitees (ZK) der Kommunistischen Partei Chinas (中国共产党- KPCh), kennzeichnet das Jahr 1978 einen historischen Wendepunkt innerhalb der 57-jährigen Geschichte der Volksrepublik China und zudem auch nach jahrzehntelanger wirtschaftspolitischer Abgrenzung die Weichenstellung für eine allmähliche Reintegration des Landes in die Weltwirtschaft. Mit der Implementierung des ersten Fünf-Jahresplanes 1952 hatte der Schwerpunkt der innerchinesischen Wirtschaftsentwicklung bis 1978 auf einer im Zeitablauf marginal veränderten Industrialisierungsstrategie gelegen, welche nach sowjetischem Vorbild die vorrangige Entwicklung der Schwerindustrie und Übernahme wirtschaftlicher Steuermechanismen der zentralen Planung und Wirtschaftsverwaltung (zentraler Lenkung aller Wirtschaftsaktivitäten, zentrale Ressourcenallokation und zentrale Ergebnisverteilung) auf Basis verstaatlichter Eigentumsverhältnisse und kollektivierter Landwirtschaft vorsah.[45] Demgegenüber wurde mit der radikalen Neuausrichtung der Wirtschaftspolitik ab 1978 eine sukzessive Transformation der Wirtschaftsordnung verwirklicht mit der Absicht, die qualitative und quantitative Entwicklung der Wirtschaft durch Effizienzsteigerung und umfassende Modernisierungspolitik zur Beseitigung von Wirtschaftlichkeits- und Beschäftigungsproblemen, von Versorgungsengpässen sowie zur Durchsetzung technischen Fortschritts zu beschleunigen. Als die drei Schlagwörter der neuen politischen Ausrichtung gelten sozialistische Marktwirtschaft, Öffnung gegenüber dem Ausland sowie Führungsanspruch der KPCh.[46] Dabei hat die Zielsetzung der Reformen im Zeitablauf eine graduelle Ausweitung erfahren: zunächst nur als Instrument zur Reparatur defekter Bereiche des planwirtschaftlichen Systems verstanden, mündete die Einbeziehung marktorientierter Reformelemente in die Errichtung einer „geplanten Warenwirtschaft“ und schließlich im September 1992 in den Beschluss zum Aufbau eines neuen Marktsystems, der sogenannten „sozialistischen Marktwirtschaft“, welche eine (fast) vollständige Neugestaltung der Wirtschaftsordnung nach sich zieht.[47] Da sich bis zu den Reformen die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Chinas stark vom vergleichsweise langsamen Wachstum der landwirtschaftlichen Produktion, welches weit hinter den Wachstumsraten der Industrie zurück blieb, beeinträchtigt zeigte, setzte die neue Politik entsprechend im Agrarsektor an: Insbesondere die Wiedereinführung der Familienbewirtschaftung auf Basis des so genannten Haushaltsverantwortungssystems als Ergebnis der Dekollektivierung, die erneute Zulassung privater Märkte, sowie die Förderung ländlicher kollektiver und privater Industrie- und Gewerbeunternehmen bewirkten einen raschen Wirtschaftsaufschwung des ländlichen Raumes sowie eine Zunahme der räumlichen und sozialen Mobilität unter den dort Beschäftigten. Dabei hat sich offenbart, dass „… die Entwicklung des außeragrarischen Sektors im ländlichen Raum – insbesondere der Industrie – einer der wesentlichen Züge der gesamten wirtschaftlichen Entwicklungsdynamik [ist] …“[48]. Als Schlüsselaspekte des Strukturwandels in der städtischen Industrie übten die Restrukturierung der Staatsbetriebe (1988 Einführung eines vertraglichen Verantwortungssystems mit Trennung von Eigentums- und Bewirtschaftungsrechten, ab 1994

[45] Opper, 1999, S. 35 ff..

[46] Böhn, 2005, S. 4.

[47] He, 2003, S. 67.

[48] Vgl. Taubmann, 2003a, S. 4.

Kommerzialisierung in GmbH und AG, seit 1997 Privatisierungen), die Ablösung der Gewinnabführung an den Staat durch ein Gewinnsteuersystem, die Gestattung von Privatunternehmen sowie die Umsetzung von Beschäftigungs- und Preisreformen aufschwungsorientierte Effekte aus. Wie auch im ländlichen Raum leisten besonders die seit Mitte der 1980er entstandenen neuen kollektiven und privaten Unternehmen seitdem einen entscheidenden Beitrag zum industriellen Aufschwung und absorbieren große Teile der auf dem neu entstehenden Arbeitsmarkt entlassenen Arbeitnehmer. Den entscheidenden Schritt stellte dafür die Umgestaltung der Eigentumsformen dar: 1981 zunächst auf Wiederzulassung von Individualwirtschaft als notwendige Ergänzung der Staats- und Kollektivwirtschaft beschränkt erfolgte 1988 die offizielle Legalisierung auch größerer privater Unternehmen durch den Staatsrat. Seitdem ist der politische und rechtliche Status der Privatwirtschaft als nunmehr wichtiger Bestandteil der sozialistischen Marktwirtschaft entscheidend aufgewertet worden.[49] Ähnlich konnte auch der tertiäre Sektor erst durch die Wirtschaftsreformen zu seiner eigentlichen Entfaltung finden. Bis 1978 war der Bereich der Dienstleistungen aufgrund seines ideologisch „'unproduktiven' Charakters"[50] in seiner Entwicklung nachhaltig unterdrückt worden. Entsprechend wurden die immateriellen Produktionssektoren bei Berechnung des Nationaleinkommens der VR China neben Handel und Transport, Industrie und Bausektor nicht berücksichtigt. Seit der Förderung entsprechender Entwicklungsmaßnahmen wie Freigabe der Tätigkeitsbereiche haben sich sowohl der Anteil des tertiären Sektors am BIP sowie der prozentuale Anteil der Beschäftigten in diesem Bereich enorm vergrößert.[51] Entsprechend gilt der Dienstleistungssektor als eine der Hauptquellen zur Reduzierung der durch die intrasektorale Restrukturierung des primären und sekundären Sektors hervorgerufenen Unterbeschäftigung. Begleitet wurden diese neuen wirtschaftspolitischen Gestaltungsmaßnahmen von Reformen im Bereich des Finanzsektors mit Trennung von Zentralbank und Spezialbanken, Kommerzialisierung von Banken und teilweisen Öffnung der Kapitalmärkte, von Neugestaltung des Fiskalsystems sowie Reformen im Bereich der sozialen Sicherung und administrativen Institutionen. Was die regionale Entwicklungsstrategie der VR China betrifft, wurde die nach sowjetischem Muster auferlegte ganzheitliche Erschließung des Landes mit Reformbeginn zugunsten einer „Politik der Betonung komparativer regionaler Vorteile"[52] aufgegeben, welche sich entsprechend den Vorgaben des 6. und 7. Fünf-Jahresplans (1981 – 1985 bzw. 1986 - 1990) vorrangig auf die infrastrukturell stärker entwickelte Küstenregionen des Ostens konzentrierte. „Ganz im Sinne einer neoklassischen Entwicklungstheorie sollen also die führenden Industriezentren durch sog. Spread-Effekte die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Landes vorantreiben"[53]. Vor die Herausforderung gestellt, eine rasche Umsetzung der angestrebten Modernisierung und wirtschaftlichen Transformation zu realisieren, wurde zur Akkumulation der erforderlichen Ressourcen (Kapital, Technologien, Know-How) zusätzlich eine Öffnungspolitik formuliert, die sich in Form konkreter Maßnahmen 1980/1981 zunächst in der Errichtung von vier Wirtschaftssonderzonen (Shenzhen (深圳), Zhuhai (珠海) und Shantou (汕头) in der Provinz Guangdong (广东), Xiamen (厦门) in Fujian (福建); 1988 erweitert um die Insel Hainan (海南岛)) und der Verabschiedung eines Joint-Venture-Gesetzes niederschlug.[54] Als strategische

[49] He, 2003, S. 72 f..

[50] Vgl. Opper, 1999, S. 37.

[51] Schüller, 2003, S. 162.

[52] Vgl. Taubmann, 2003a, S. 6.

[53] Vgl. Taubmann, 2003a, S. 6.

[54] Shen/Yeung, 2002, S. 3.

Anknüpfungspunkte besonders für die Auslandskapitalquellen Hongkong, Taiwan und Macao sollte in diesen ausgewählten Regionen auf Basis einer flexiblen Wirtschaftspolitik und diverser Steuervergünstigungen für ausländische Investoren Anreize für ausländische Direktinvestitionen geschaffen und der Aufbau einer exportorientierte Industrialisierung gefördert werden. Durch den Erfolg des Konzeptes bestärkt, erfolgte zur Attraktion weiterer Investitionen und verstärkten Gründung von chinesisch-ausländischen Join-Venture-Unternehmen 1984 die Ausweisung von 14 sog. offenen Küstenstädten (u.a. Dalian (大连), Tianjin (天津), Qingdao (青岛), Shanghai (上海), Ningbo (宁波), Fuzhou (福州), Guangzhou (广州)) mit ausgewiesenen innerstädtischen wirtschaftlichen und technischen Entwicklungszonen.[55] In den folgenden Jahren wurden schrittweise weitere Landesteile für ausländische Wirtschaftsaktivitäten geöffnet und verschiedene Formen von Zonen ausgewiesen. So wurde der Küstenstreifen zwischen 1985 und 1992 sukzessiv in 7 offene Wirtschaftszonen umgewandelt (u.a. Perlflussdelta (珠江三角洲) um Guangzhou, Yangzi-Delta um Shanghai, Halbinsel Liaoning (辽宁), Halbinsel Shandong (山东), Dreieck Xiamen – Zhangzhou (漳州)– Quanzhou (泉州)), ab 1992 zur Verstärkung des Grenzhandels im Binnenland 14 Grenzstädte errichtet und auch Provinzhauptstädte und ausgewählte Regionshauptstädte für ausländisches Kapital geöffnet. Daneben sollen Freihandelszonen, Hightech-Entwicklungszonen sowie spezielle Exportbearbeitungszonen der Etablierung von dauerhaften Wirtschaftskontakten mit dem Ausland dienen.[56] Den Grundpfeiler einer solchen wirtschaftlichen Öffnung des Landes stellt die Neuausrichtung der Außenwirtschaftspolitik der VRCh mit dem Ziel, den Aufbau des Landes durch eine verstärkt dezentral organisierte Einbindung in den Weltmarkt mit einer markt- statt planorientierten Import-Export-Struktur voranzutreiben, dar. Dreißig Jahre hatte das Außenhandelsmonopol des chinesischen Staates in Verbindung mit dem staatlichen Devisenmonopol außenwirtschaftliche Transaktionen allein auf die spezialisierten, dem Außenhandelsministerium unterstellten Außenhandelsgesellschaften reduziert und somit einen direkten Kontakt chinesischer Betriebe und Konsumenten mit dem Weltmarkt verhindert.[57] Im Kontext der neuen Öffnungspolitik galt jedoch die Auflösung dieses Alleinanspruchs des Staates zugunsten eines modernen Instrumentariums zur Reorganisation des Außenhandels als unabdingbar. Folglich wurde der Kompetenzbereich der Betriebe bezüglich der Gestaltung wirtschaftlicher Außenkontakte schrittweise ausgeweitet und ein neues Zollsystem zur Steuerung der Prozesse eingeführt. In Verbindung mit der Errichtung der ersten Sonderwirtschaftszonen wurde zudem die Einfuhr von Auslandskapital in Form von ausländischen Direktinvestitionen zunächst als Contractual Joint-Venture/Equity Joint-Venture (CJV/EJV), später als Wholly Foreign Owned Enterprises (WOEF) und Mergers & Acquisitions (M&A) möglich.[58] Den formal abschließenden Höhepunkt der chinesischen Öffnungspolitik bildet der im Dezember 2001 vollzogene Beitritt der Volksrepublik zur Welthandelsorganisation (WTO), mit dem nicht nur „die offizielle 'Akkreditierung' Chinas in der Weltwirtschaft und die uneingeschränkte Einbindung Chinas in die Regelfindung und institutionelle Ausgestaltung des Welthandelssystems“ [59] erfolgte, sondern die chinesische Regierung auch ein verpflichtendes Programm zur weiteren Liberalisierung des Wirtschaftssystems und

[55] Shen/Yeung, 2002, S. 6.

[56] Taubmann, 2003 b, S. 865 f..

[57] Klenner, 2003, S. 57 f..

[58] Klenner, 2003, 57 ff..

[59] Vgl. Taube, 2003, S. 30.

vollständigen Öffnung des chinesischen Marktes nach den Regeln der WTO eingegangen ist. Als Vorteil bietet diese Mitgliedschaft eine Absicherung bzw. Ausweitung des Zugangs zu Exportmärkten und verstärkt zu Zukunftstechnologien zum Ausbau des eigenen Wirtschaftsstandortes. Anfang 2005 begann die letzte Phase zur Umsetzung der WTO-Beitrittsauflagen, die eine vollständige Öffnung u.a. der Tertiärsektorbranchen Tourismus, Finanz und Banken sowie für Auslandsinvestitionen vorsehen.[60]

2.2 Stadtentwicklung Shanghais

Shanghai (上海) liegt in prädestinierter Lage südlich der Mündung des Changjiang (长江 - Yangzi) am Zusammenfluss von Huangpu (黄浦江) und Suzhou (苏州河) an der Küstenlinie im Osten der VRCh. Als eine der vier regierungsunmittelbaren Städte bildet Shanghai mit einer Fläche von 6.340 km² bzw. ca. 1 % der Gesamtfläche und weniger als 1 % der Gesamtbevölkerung die kleinste Verwaltungseinheit des Landes.[61] Administrativ wird die Stadt in 18 Bezirke (zehn innerstädtische und acht periphere) sowie einen Kreis gegliedert. Im Jahr 2005 betrug die Einwohnerzahl 17,78 Mio. (registriert 13,6 Mio.) und unterstreicht damit erneut Shanghais Stellung als bevölkerungsreichste Stadt Chinas.[62]

Ursprünglich eine kleine Fischer- und Handelssiedlung unter dem Namen Hudu (沪渎), die bereits in vorchristlicher Zeit Erwähnung fand, diente der Ort während der Tang-Dynastie (唐朝 - 618 – 906) als Ankerplatz für Handelschiffe.[63] Ab dem 13. Jh. konnte Shanghai als nunmehr „Stadt über dem Meer" seine Position zu einem der Küsten- und Binnenhafen der unteren Yangzi-Region ausbauen.[64] Zum Schutz vor Piratenangriffen erhielt die Stadt 1554/55 eine Ummauerung, welche bis zur Revolution von 1911 die Umrisse der alten Chinesenstadt kennzeichnete.[65] Zu Anfang des 19. Jh. hatte sich Shanghai dann zum regional führenden Handels- und Gewerbeplatz eines der fruchtbarsten und am dichtesten besiedelten Deltagebiete Chinas entwickelt und galt aufgrund seiner Lage mittig der ostchinesischen Küstenlinie mit Anbindung an das inländische Wasserstraßennetz als Umschlagplatz zwischen See- und Flussschifffahrt sowie für den Warenverkehr zwischen Nord- und Südchina.[66]

Shanghais außenwirtschaftlicher Aufstieg zu einem der größten internationalen Handelshäfen mit Einbindung in den Welthandel setzte aber erst mit der erzwungenen Öffnung der Stadt als eine der fünf Vertragshäfen im Rahmen des Vertrags von Nanjing 1842 ein. Neben Großbritannien kamen durch Anschlussverträge auch Frankreich und die USA in den Genuss des Handelsprivilegs und erhielten auf exterritorialer Basis das Recht auf Niederlassung in der Stadt. Als Folge wies Shanghai für die nächsten 100 Jahre eine dreigeteilte Struktur auf, bestehend aus der im Süden gelegenen ummauerten Chinesenstadt, der Internationalen Niederlassung (durch Zusammenlegung der britischen

---

[60] 谢程, 2005, S. 54.

[61] Holbig, 2006, S. 34 f..

[62] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe); Holbig, 2006, S. 34.

[63] Staiger a, 2006, S. 18; Eberstein, 2003, S. 672.

[64] Rimmington, 1998, S. 2.

[65] Eberstein, 2003, S. 672.

[66] Pilz, 1997, S. 180; Staiger a, 2006, S. 18.

und der amerikanischen Konzession 1863) sowie der separaten Französischen Konzession.[67] Aufgrund der standorteigenen Vorteile gewann Shanghai zunehmend an außenwirtschaftlicher Bedeutung und konnte bereits 1864 den Wettbewerb im Handelsvolumen mit Guangzhou, dem bis zur Öffnung der Vertragshäfen einzigen Handelsort für Ausländer in China, für sich gewinnen und zum größten Hafen des Landes emporsteigen.[68] Als Hauptexportgüter dienten die gewerblichen und agrarischen Produkte der nahen Anbaugebiete, nämlich Seide, Baumwolle, Tee und später Opium.[69] Die wirtschaftliche Stellung spiegelte sich auch im enormen Bevölkerungswachstum der Stadt wider: In den Jahren von der Öffnung bis zur Jahrhundertwende stieg die Einwohnerzahl von ca. 400.000 auf ca. 1 Mio. an; der Ausländeranteil betrug 1900 ca. 8.000 und setzte sich neben Briten, Amerikanern und Franzosen zunehmend auch aus Indern, Russen und Japanern zusammen.[70]

Mit dem Eintritt ins 20. Jh. vollzog sich ein Wandel in der Wirtschaftsstruktur. Die Stellung der traditionellen Exportgüter wie Tee und Seide nahm durch ausländische Konkurrenz bedingt drastisch ab und wurde durch den einsetzenden industriellen und gewerblichen Aufschwung der Stadt als Ausfuhrware verdrängt.[71] Gefördert wurde die Industrialisierung besonders durch den Vertrag von Shimonoseki 1895, welcher zunächst japanischen und auf Basis der Meistbegünstigungsklausel auch anderen ausländischen Unternehmen das Recht zustand, in den Vertragshäfen Fabriken zu erbauen. So waren bereits Anfang des 19. Jh. mehr als 50 % der ausländischen und ca. 20 % der chinesischen industriellen Unternehmen in Shanghai lokalisiert.[72] Der stetige Kapitalzufluss, vor allem von Briten und Japanern, während des Wirtschaftsbooms des ersten Weltkriegs verstärkt auch von Chinesen, ließ den Produktionsstandort Shanghai schnell anwachsen. 1923/33 lag der Anteil Shanghais an der industriellen Produktion des Landes bei mehr als 50 %, zudem verteilte sich die industrielle Kapitalbindung zu 40 % auf Shanghai.[73] Als führende Industrie galt der Textilbereich, danach folgten die Lebensmittel- und Bekleidungsindustrie, die Gummi- und Lederverarbeitung sowie die Papiererzeugung.[74] 1933 machte der Außenhandel Shanghais bereits 1 % des Welthandels aus.[75]

Die enorme wirtschaftliche Prosperität hatte seit Mitte des 19. Jh. die Stadt auch als Finanzplatz attraktiv gemacht und ausländische Banken dazu veranlasst, sich mit ihrem Hauptsitz in Shanghai niederzulassen. Unter ausländischer Verwaltung etablierte sich das Bankgewerbe im Verlauf als dritter Eckpfeiler der städtischen Wirtschaft und hob Shanghai auf den Rang eines der wichtigsten Bankzentren Ostasiens.[76] Als modernste Stadt Chinas konnte Shanghai zudem nicht nur mit seiner einmaligen Infrastruktur beeindrucken, sondern sich auch im Bereich der Architektur mit

---

[67] Taubmann, 1994, S. 47 ff..

[68] Staiger a, 2006, S. 19; Fung et al. geben das Jahr 1853 an, siehe 1992, S. 129.

[69] Taubmann, 1994, S 51.

[70] Rimmington, 1998, S. 10.

[71] Taubmann, 1994, S. 52.

[72] Eberstein, 2003, S. 672.

[73] Pilz, 1997, S. 180.

[74] Staiger a, 2006, S. 22; Taubmann, 1994, S. 52.

[75] Fung et al., 1992, S. 129.

[76] Pilz, 1997, S. 180; Schubert, 2001, S. 218.

den Prachtbauten am Bund, der Kultur und Medien mit der Vielzahl an Zeitungen, Verlagshäusern, Theatern, Museen sowie als Handlungsort einer Reihe von bedeutenden Romanen einen Namen machen.[77]

Die Besetzung der Stadt durch japanische Truppen 1937 bis 1945 brachte der Blütezeit Shanghais ihr Ende und bewirkte einen herben wirtschaftlichen Rückschlag.[78] In den Jahren nach dem Krieg hatte die Stadt darüber hinaus unter Bürgerkrieg und den Folgen von Korruption und Inflation zu kämpfen. 1949 zementierte der Einmarsch der kommunistischen Armee schließlich den vorläufigen Rückzug Shanghais aus der Weltgemeinschaft, denn „als Symbol des Imperialismus und westlicher Dekadenz“ [79] wurde die Stadt Hauptzielscheibe der produktionsorientierten Städtepolitik der KPCh.

Ihrer Rolle als internationaler Brückenkopf beraubt und auf die Rolle des nationalen Industriezentrums reduziert, diente die Stadt aufgrund ihrer hohen Wirtschaftskraft durch starre Einbindung in das planwirtschaftliche System als Instrument für den Aufbau des Landes.[80] Dabei wurde die bisherige strukturelle Dominanz der Leichtindustrie zugunsten einer verstärkten Förderung der Schwerindustrie mit Produktion von Industriemaschinen und Anlagen, später auch Stahl und Chemie, in Staatsbetrieben abgebaut (1949: 84, 4 % zu 13, 6 %; 1960 39,8 % zu 60, 2 %, 1979 49,9 % zu 50,1 %)[81] und der stark ausgeprägte Dienstleistungssektor als unproduktives Element drastisch dezimiert. Besonders schwerwiegend wirkte sich die steuerliche Abgabebelastung an die chinesische Zentralregierung aus. Von 1949 bis 1979 war Shanghai mit ca. 86 % seiner lokalen Einnahmen zur Unterstützung der Finanzierung des Staatshaushaltes verpflichtet und verfügte somit über kaum finanzielle Mittel für den Erhalt bzw. Ausbau der städtischen Infrastruktur und der Modernisierung der Industrie.[82] Trotzdem konnte die Stadt bis Mitte der 1980er ihre Rolle als Hauptwirtschaftszentrum des Landes mit ca. 1/8 des gesamten industriellen Outputs aufrechterhalten, wenn auch zunehmend unter verlangsamten Wachstumsraten, die teilweise unter dem nationalen Durchschnitt lagen.[83]

Die große nationale Bedeutung Shanghais für die wirtschaftliche Inlandsversorgung bewirkte, dass die Stadt Anfang der 1980er nicht in die export-orientierte Entwicklungsstrategie im Zuge der von Deng Xiaoping (邓小平) eingeläuteten Außenöffnung einbezogen wurde. Die Provinzen Guangzhou (广州) und Fujian (福建) als Standorte der neuen SWZ konnten dank umfangreicher Wirtschaftsprivilegien und Anreizmittel für ausländische Investitionen mit beeindruckenden Wachstumszahlen zu neuen Exportregionen aufsteigen und Shanghai hinter sich lassen.[84] Der Status einer offenen Küstenstadt brachte der Stadt 1984 vielleicht mehr Freiheiten in den Bereichen Planung, Exporte, Wirtschaftskontakte mit dem Ausland sowie herabgesetzte Abgaben an die Fiskaleinnahmen. Zudem erfolgte 1986 die Genehmigung von drei kleinen Wirtschaftszonen im Stadtgebiet (Hongqiao Wirtschafts- und Technologieentwicklungszone (WTEZ) – 虹桥经济技术开发区 , Minhang WTEZ – 闵行经济技术开发区 ,

[77] Eberstein, 2003, S. 674.

[78] Staiger a, 2006, S. 26.

[79] Vgl. Eberstein, 2003, S. 673.

[80] Taubmann, 1994, S. 58.

[81] Yan, 1988, S. 106.

[82] Holbig, 2006, S. 35. Taubmann, 1994, S. 59.

[83] Schüller, 2006, S. 55; Krieg, 1998, S. 527.

[84] Schüller, 2006, S. 55 f..

Caohejing Hightech-Park – 漕河泾新兴技术开发区). Doch das immer noch viel zu geringe Finanzpotential, welches durch sinkende Industrieeinnahmen der maroden Staatsbetriebe zusätzlich reduziert wurde, wirkte weiterhin als Hemmschuh für notwendige Modernisierungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen.[85] Als Folge sank der Anteil am Bruttoproduktionswert der chinesischen Industrie von 15 % im Jahr 1952 auf 6,6 % im Jahr 1992 bzw. 5,5 1994. Auch was das Wachstum der Ausfuhrwerte anbetrifft (1981 – 1990), konnte Shanghai mit 40 % im Vergleich zum nationalen Gesamtexportwachstum von 182 % nicht mithalten.[86]

Die Weichenstellung für eine nachhaltige Behauptung Shanghais im nationalen und internationalen Wettbewerb begann schließlich 1990 mit dem Beschluss zur Errichtung einer neuen Wirtschaftszone in Pudong (浦东), einem 350 m² Gebiet östlich des Huangpu-Flusses (黄浦江). Zusammen mit der 1992 erfolgten erneuten Ausweitung der wirtschaftlichen Sonderrechte als zentraler Bestandteil einer neuen Entwicklungsstrategie mit Shanghai als Drachenkopf der Yangzi-Delta-Region wurde damit eine Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz und eine Beschleunigung des Wirtschaftswachstums erhofft.[87] Als Zielsetzung der neuen Politik wurde der Ausbau der Stadt zu einem internationalen Finanz- und Handelszentrum der asiatisch-pazifischen Region innerhalb der nächsten zwanzig Jahre unter Zufluss staatlicher Investitionen formuliert. Deng Xiaoping (邓小平)selbst wird im Rahmen seiner Südreise zitiert, dass es sein größter Fehler gewesen sei, die Stadt nicht bereits 1987 in das neue Öffnungskonzept der SZW aufgenommen zu haben.[88] Wirtschaftsstrukturell wird seitdem angestrebt, das Gewicht der leichtindustriellen Sektoren durch besondere Fördermaßnahmen im Bereich der Hochtechnologien sowie den Anteil des Dienstleistungssektors zu vergrößern und den Ausbau einer exportorientierten Produktion voranzutreiben. Als Schlüsselindustrien werden u.a. besonders der Informationstechnologie, dem Finanz- und Immobiliensektor, der Automobilindustrie sowie als Basisbereiche der Petrochemie- und Stahlindustrie besondere Fördermaßnahmen zuteil.[89]

2.3 Neue Wirtschaftszone Pudong

Die Realisierung des Projekts der Wirtschaftszone Pudong (浦东新区 – Pudong New Area) wird trotz hoher nationaler Finanzmittel wesentlich von ausländischen Investitionen getragen, deren Volumen bis 2000 bereits 30 Mrd. US-$ erreichte. Flächenmäßig die 1984 errichteten SWZ in Guangdong (广东) und Fujian (福建) deutlich übersteigend, liegt ihre Funktion ebenfalls in der Förderung des Außenhandels und im Aufbau einer Exportindustrie.[90] Das 523 km² Areal ist räumlich in vier relativ autonome Funktionsbereiche segmentiert. Das dem Bund gegenüber liegende Gebiet wurde zur Lujiazui Finanz- und Handelszone (陆家嘴金融贸易区) deklariert. Entsprechend findet sich hier im Gegensatz zu den drei anderen Zonen keine Produktion wieder; der investive Fokus liegt auf der Anziehung von Finanzinstitutionen und regionalen Headquartern.[91] Neben der Shanghai-Filiale der

---

[85] Yatsko, 2001, S. 19; Schüller, 2006, S. 57.

[86] Taubmann, 1994, S. 60, Krieg, 1998, S. 527.

[87] Schüller, 2006, S. 56.

[88] Yatsko, 2001, S. 22 f.; Krieg, 1998, S. 523.

[89] Investment Shanghai c, 22.10.2005; People's Daily Online, 11.04.2001.

[90] Eberstein, 2003, S. 673.

[91] Wei/Leung, 2005, S. 24.

chinesischen Volksbank (中国人民银行) ist 1997 auch die neue Shanghaier Börse (上海证券交易所) dorthin umgezogen.[92] An der Mündung des Chanjiang (长江) entsteht mit Waigaoqiao Chinas erste Freihandelszone (外高桥保税区), welche ausländischen Investoren besondere Vorzugsbehandlung in Bezug auf Zollfreiheit, Import-/Exportlizenzen sowie Deviseneinkünfte bietet. Großflächige Lager- und Industriezonen zur Weiterverarbeitung befinden sich in diesem Gebiet. Auch ein neuer Tiefseehafen wird an diesem Standort entstehen.[93] In der Mitte dieser beiden Zonen ist mit idealer Verkehrsanbindung (8 km vom Hafen sowie 15 km vom Flughafen Pudong entfernt) die neue Exportverarbeitungszone Jingqiao (金桥出口加工区) situiert. Als Standort eines modernen Industrieportfolios finden sich hier besonders Firmen der Telekommunikationsindustrie, der Automobilindustrie, der Fertigung elektronischer Haushaltsgeräte sowie elektronischer Maschinenkomponenten.[94] Als Forschungs- und Technologiezentrum dient der vierte Bereich, der Zhangjiang-Hightech-Park (张江高科技园区) mit Fokus auf Mikroelektronik, Biowissenschaften und Pharmazeutika.[95] Der neue Hochleistungswirtschaftsraum Pudong wird abgerundet durch enorme Infrastrukturprojekte mit Anlegung von Straßenverkehrs- und Telekommunikationsnetzen, Energie- und Entsorgungsanlagen, um vor allen die Ansiedlung ausländischer Beteiligungsunternehmen mit Einbringung ausländischer Direktinvestitionen zu forcieren.[96]

[92] Krieg, 1998, S. 539, 532.

[93] Coulin, 2000, S. 52 ff.; Ye, 1996, 284.

[94] Schüller/Diep, 2001, S. 115; Tang/Chu, 1998, S. 275.

[95] Tang/Chu, 1998, S. 275.

[96] Yeh, 1996, S. 284 ff..

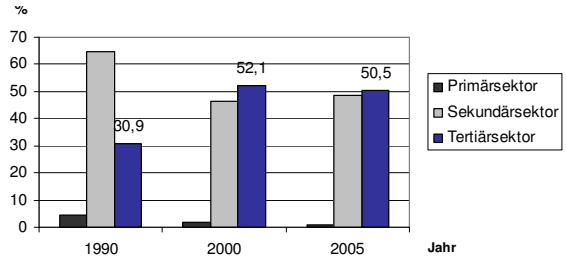
3 Wirtschafts- und Finanzpotential

Abbildung 5: BIP-Wachstum Shanghais

Quelle: eigene Darstellung nach SMSB, 2004, S. 11.

Abbildung 6: Sektorale Verteilung des Shanghaier BIP

Quelle: eigene Darstellung nach SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).



Seit der neuen außenwirtschaftlichen Positionierung der Stadt durch die Öffnung der Wirtschaftszone Pudong zu Beginn der 1990er Jahre weist Shanghai einen sehr dynamischen Entwicklungsverlauf auf. Die erfolgreiche Belebung der Wirtschaft schlägt sich in rapide ge-stiegenen Wachstumsraten nieder, die seit 1992 im zweistelligen Bereich liegen. Das BIP 2005 ist im Vergleich zu 1990 um das 12-fache gestiegen und offenbart in seiner sektoralen Verteilung eine Verschiebung der Wirtschaftsstruktur zugunsten des tertiären Sektors.[97] Dieser Wandel wurde durch die Veränderungen in der Eigentumsstruktur maßgeblich beeinflusst. Der Anteil des nichtöffentlichen Sektors (private Unternehmen und Unternehmen mit Auslandskapital) konnte eine Steigerung von 1990 4,6 % auf 42,4 % im Jahr 2005 verbuchen.[98] Pudong trägt als neuer Motor der Shanghaier Wirtschaft einen wesentlichen Beitrag an dieser Entwicklung. Lag sein Anteil am BIP 1993 noch bei 10,8 %, so betrug er im Jahr 2005 bereits 41 %.[99]

3.1 Ausländische Direktinvestitionen

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit eines Standorts wird aufgrund der verstärkten Globalisierungsprozesse in zunehmendem Maß durch seine Attraktivität als Zielort für Produktion und Sachkapitalbildung determiniert. Als ein Indikator für die Stärke der weltwirtschaftlichen Einbindung Shanghais lässt sich also die Zuflusshöhe ausländischer Direktinvestitionen (ADI) heranziehen.[100] Ausländische Direktinvestitionen werden definiert als „…an investment involving a long-term relationship and reflecting a lasting interest and control by a resident entity in one economy (foreign direct investor or parent enterprise) in an enterprise resident in an economy other than that of the foreign direct investor (FDI enterprise or affiliate enterprise or foreign affiliate) … FDI may be undertaken by individuals as well as business entities"[101]. Erkennbar ist dabei, dass ab einer bestimmten Bedeutung des Exportlandes den Exporten Direktinvestitionen folgen, um eine effizientere Erschließung des ausländischen Absatzmarkts zu

[97] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe); 田, 2004, S. 36.

[98] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[99] Schüller, 2006, S. 63.

[100] Schüller, 2006, S. 65.

[101] Vgl. UNCTAD, 2004, S. 345.

gewährleisten. Die VR China hat sich seit der außenwirtschaftlichen Öffnung des Landes im Zuge der Reformpolitik zu einem der Hauptzielländer ausländischer Direktinvestitionen entwickelt; 2002 konnte China zum ersten Mal die USA als bis dato größtes Empfängerland ablösen und mit einem Zufluss in Höhe von US-$ 53 Mrd. selbst die Führungsposition einnehmen. Ein Blick auf die internationalen Kapitalströme zeigt, dass China inzwischen die Mehrheit aller ausländischen Direktinvestitionen in Asien/Pazifik anzuziehen vermag.[102] Als wesentliche Elemente der Standortentscheidung für Unternehmen treten sowohl Personalkosten als auch das Niveau der infrastrukturellen Ausstattung auf. Die VR China lockt Investoren zum einen mit vergleichsweise niedrigem Gehaltsniveau und einem enormen Reichtum an Humankapital, zum anderen auch durch gesteigerte Anstrengungen bezüglich der Modernisierung und internationalen Anpassung des infrastrukturellen Angebots. Was aber den Hauptunterschied zu anderen asiatischen Billiglohnländern darstellt, ist die Lukrativität des angesichts einer Bevölkerung von rd. 1,3 Mrd. Menschen riesigen inländischen Absatzmarktes, welche eine reine Exportstrategie auf Basis reduzierter Produktionskosten in China zusehends in den Hintergrund drängt.[103]

Shanghais Attraktivität als Zielort ausländischer Investitionstätigkeiten hat sich trotz seiner hohen nationalen Bedeutung als Wirtschaftsmetropole bedingt durch die verzögerte außenwirtschaftliche Berücksichtigung im Vergleich zu den südchinesischen Küstenprovinzen erst Anfang der 1990er herausbilden können. Als Folge der restriktiven Politik der Zentralregierung lag die Gesamthöhe der realisierten ADI Shanghais in der Zeit von 1979 bis 1990 mit US-$ 1,38 Mrd. deutlich unter der Guangdongs (US-$ 3,73 Mrd.).[104] Mit der Integration der Stadt in das außenpolitische Öffnungskonzept der VR China durch die Gründung der Neuen Wirtschaftszone Pudong in Verbindung mit begleitenden finanziellen, infrastrukturellen und politisch-rechtlichen Maßnahmen erfolgte das entscheidende Moment für die ökonomische Wiedereingliederung der Stadt in die weltwirtschaftlichen Prozesse. Die neue nationale Sonderstellung Shanghais brachte eine enorme internationale Aufwertung der Stadt als Markteintrittsplattform mit sich, was seinen entsprechenden Niederschlag auch in der Stärke des Kapitalzuflusses fand. Als „gateway to the huge Chinese market“[105] konnte die Stadt ab 1992 mit einem enormen Zuwachs der Investitionstätigkeiten imponieren.[106] Allein im Jahr 1992 wuchs das Volumen realisierter ADI auf ein ähnliches Niveau wie das des gesamten Zeitraums von 1979 - 1991.[107] Auch die Stadt selbst bietet Investoren aufgrund ihrer enormen Einwohnerzahl sowie einem der höchsten pro Kopf-Haushaltseinkommen in China ein enormes Kaufkraftpotential.[108]

---

[102] Zhou/ Lall, 2005, S. 42; BFAI, 05.07.2006.

[103] BFAI, 05.07.2006.

[104] Wei/Leung, 2005, S. 21.

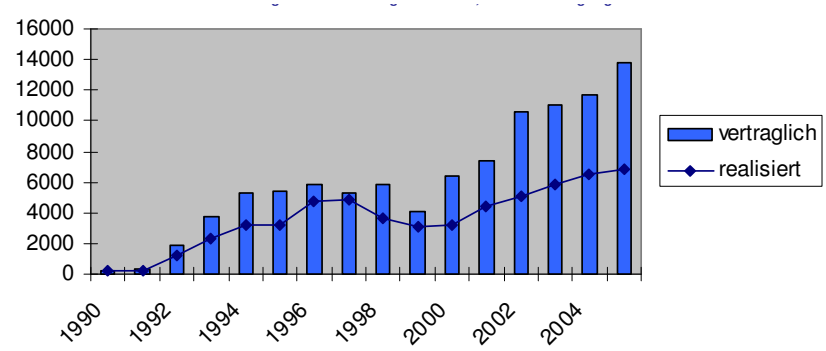
[105] Vgl. Fu, 2002, S. 113.

[106] Wei/Leung, 2005, S. 22f..

[107] Yeung/Li, 1999, S. 518.

[108] Yatsko, 2001, S. 212.

Abbildung 7: Entwicklung der ADI in Shanghai 1990-2005



Quelle: eigene Darstellung nach SMSB, versch. Jahrgänge.

In der Folgezeit stieg nicht nur die Zahl der Investitionsprojekte von 2.012 im Jahr 1992 – mit einer kurzen Phase der Stagnation bzw. des Rückgangs bedingt durch die Asienkrise Ende der 1990er – auf 4.091 im Jahr 2005, auch die Summe der realisierten ADI hat sich von insgesamt US-$ 1,259 Mrd. im Jahr 1992 auf US-$ 3,048 Mrd. im Jahr 1999 bzw. auf US-$ 6,85 Mrd. im Jahr 2005 erhöht.[109] Besonders auffällig ist in diesem Zusammenhang der enorme Impuls des WTO-Beitritts Chinas auf das Absorptionsniveau von ADI in Shanghai (siehe Abb. 8). Wird das Verhältnis von FDI-Zufluss und GDP für den Zeitraum 1999 – 2001 zwischen Shanghai (0,108) Hongkong (0,226) und Singapur (0,100) verglichen, steht Shanghai in einer sehr guten Wettbewerbsposition, dennoch ist gerade die Konkurrenz Hongkongs als zweitgrößter FDI-Empfänger im Jahr 2001 hinter China nicht zu unterschätzen.[110] „Development zones are the focus of China's effort toward globalization and modernization … these new urban places are key nodes and 'frontier zones' in the global economy, where the global and the local economies interact most intensively"[111]. Neben den umfangreichen Finanzspritzen durch die Zentralregierung war die Stadt für einen erfolgreichen Ausbau Pudongs als Neue Wirtschaftszone besonders auf verstärkte Auslandsinvestitionen angewiesen. Entsprechend beinhalteten die 1990 verabschiedeten 10 Maßnahmen neben Steuernachlass bzw. -befreiung auch die Öffnung neuer Investmentfelder für ausländische Unternehmen, die in anderen Regionen verschlossen waren, wie Infrastrukturprojekte und Branchen des tertiären Sektors mit Finanzinstitutionen und Einzelhandelsunternehmen, um das internationale Interesse an Investitionstätigkeiten zu wecken.[112] So mit deutlich mehr Sonderrechten als die vier SWZ im Süden ausgestattet, ist Pudong den Erwartungen als Hauptanzugspunkt und damit treibende Kraft des Wirtschaftsaufschwungs Shanghais gerecht geworden. Bereits innerhalb der ersten beiden Jahre nach Eröffnung der Zone konnte Pudong seinen Beitrag an den ADI von 7,3% auf 19,8 % steigern. 1998 lag der Anteil bei 42,2 % und mit 45 % konnte die neue Zone 2005 fast die Hälfte der realisierten ausländischen Direktinvestitionen auf sich konzentrieren.[113]

---

[109] SMSB, 1998, S. 119; SMSB, 2000, S. 113; SMSB, 2006 (Online-Ausgabe); Das Statistische Jahrbuch Shanghais von 1993 gibt die ADI-Zuflusshöhe für 1992 allerdings nur mit US-$ 789,96 Mio. an.

[110] Laurenceson et al., 2003, S. 11.

[111] Vgl. Wei/Leung, 2005, S. 18.

[112] Han, 2000, S. 2097; Yeh, 1996, S. 277.

[113] Schüller, 2006, S. 63.

Tabelle 1: Strukturübersicht realisierter ADI in Shanghai

	1992		1999		2005	
	ADI (Mio. US-$)	%	ADI (Mio. US-$)	%	ADI (Mio. US-$)	%
Form						
WFOE	76	6,0	1.132	37,14	4.587	66,97
Joint-Ventures	471	37,4	1.517	49,77	1.425	20,80
Cooperative Ventures	712	56,6	349	11,45	162	2,36
andere			50	1,64	676	9,87
Total	**1.259**	**100,00**	**3.048**	**100,00**	**6.850**	**100,00**
Sektor						
Primär	0,39	0,03	11	0,36	9	0,13
Sekundär	1.031	81,90	1.590	52,17	3.343	48,80
(Industrie)	(1.028)	(81,6)	(1.544)	(50,66)	(3.314)	(48,38)
Tertiär	228	18,10	1.447	47,47	3.498	51,07
Herkunftsland						
Hongkong	725,45	57,6	1.174	38,52	874	12,76
USA	85,81	6,8	544	17,85	467	6,82
Japan	55,63	4,4	265	8,69	1.236	18,04
Deutschland	109,58	8,7	131	4,30	583	8,51
andere	282,53	22,5	934	30,64	3.690	53,87

Quelle: SMSB, 2000, S. 114 bzw. 2006 (Online-Ausgabe) bzw. 1998, S. 119; Wei/Leung, 2005, S. 24.

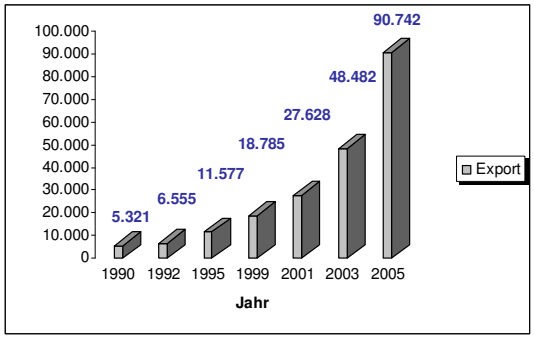
Nicht nur die Zuflusshöhe lässt eine gesteigerte weltwirtschaftliche Einbindung Shanghais ablesen, auch hinsichtlich der Herkunftsländer der realisierten Investitionen zeigt sich eine zunehmende Diversität. Hongkongs Dominanz als Hauptkapitalgeber ist im Zeitablauf deutlich durchbrochen worden: Lag der Anteil Hongkongs 1992 noch bei 57,6 %, gefolgt von Deutschland, den USA und Japan, machten die Investitionen Hongkongs im Jahr 1999 bereits nur noch 38,52 % der Gesamtzuflüsse aus. 2005 wurde die Führungsposition schließlich von Japan mit 18,04 % übernommen, Hongkong fiel mit 12,76 % auf den zweiten Rang (siehe Tabelle 1). Entsprechend vergrößert hat sich auch der Gesamtanteil der sonstigen Länder (u.a. Taiwan, Singapur, UK).

Was die Auslandsinvestitionen lokaler Unternehmen aus Shanghai anbetrifft, stehen diese dem Zufluss von Kapital nach Shanghai noch in sehr marginalem Verhältnis gegenüber. Ende 1996 wurden für 452 Unternehmen

Investitionsaktivitäten im Ausland im Umfang von US-$ 246,08 Mio. nachgewiesen.[114] Bis Ende 2005 hat sich die Zahl der von Shanghaier Unternehmen im Ausland errichteten Betriebe mit einer Anzahl von 906 verdoppeln können – davon entfielen 59 auf Neugründungen im genannten Jahr. Das kumulierte Investitionsvolumen verzeichnete bis dahin einen Anstieg auf insgesamt US-$ 1,839 Mrd..[115]

3.2 Produktionsstandort

Abbildung 8: Exportvolumen Shanghais 1990-2005 (in US-$ Mio.)



Quelle: eigene Darstellung nach SMSB, verschiedene Jahrg.

Seit dem Beginn der Wirtschaftsreformen hat sich die VR China mit durchschnittlichen Wachstumsraten von 10 % sukzessive in den Kreis der bedeutendsten Wirtschaftsmächte vorarbeiten können. Mit einem Exportzuwachs von 28 % im Jahr 2005 zählt die VR China neben Deutschland und den USA inzwischen zu den weltweit stärksten Exportnationen.[116]

Die Bedeutung Shanghais als Produktionsstandort für den weltweiten Export stand wie auch bei den ADI-Zuflüssen bis Anfang der 1990er Jahre im Schatten der bereits 1979

außenwirtschaftlich geöffneten südlichen Provinzen, allen voran Guangdong, das noch Ende der 90er Jahre fast 40 % zum landesweiten Exportvolumen beitrug.[117] In den vergangenen 15 Jahren hat die Stadt allerdings ihre Außenhandelsbeziehungen deutlich intensivieren und damit zugleich ihren Anteil am nationalen Volumen bis 2005 auf 24,5 % verbessern können. Ein Blick auf die Exportentwicklung verrät ein steiles Wachstum von US-$ 5,321 Mrd. 1990 auf US-$ 90,742 Mrd. im Jahr 2005; bezüglich der geographischen Verteilung bleiben die asiatischen Länder mit 42,32 % allerdings weiterhin Hauptempfänger (1999: 50,16 %). Die Reduktion um 10 % seit 1999 erklärt sich hauptsächlich durch den gesunkenen Anteil Japans am Shanghaier Export, welcher zu einer Erhöhung des europäischen Anteils führte (2005 23,80 % gegenüber 1999 17,64 %). Im direkten Staatenvergleich offenbaren sich die USA mit 25,06 % als wichtigstes Abnehmerland, gefolgt von Japan (14,72 %), Hongkong, Deutschland, Korea und den Niederlanden.[118] Diese verstärkte außenwirtschaftliche Verflechtung beruht zum einen auf umfangreichen Reformmaßnahmen des städtischen Industriesektors mit Restrukturierung der Staatsunternehmen

[114] Gu/Tang, 2002, S. 280.

[115] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[116] AFW, 2006.

[117] Schüller/Diep, 2001, S. 1101.

[118] SMSB, 2000, S. 110 bzw. 2006 (Online-Ausgabe).

und Konzentration auf technologie- und kapitalintensive Sparten forciert wurde dieser Prozess zum anderen jedoch durch die Ansiedelung von ausländischen Unternehmen, welche mittlerweile für die Außenhandelsintegration Shanghais eine Schlüsselrolle einnehmen. Ihr Anteil am Export hat von 5,62% in 1990 auf 67,88 % in 2005 einen rasanten Anstieg erfahren.[119]

Wie im *World Investment Report 1995* formuliert dient eine international lokalisierte Produktion ausländischen und vornehmlich transnationalen Unternehmen als Instrument zur Sicherstellung und Ausweitung ihrer Absatzmärkte sowie zur Umsetzung grenzüberschreitender Transaktionen auf Basis einer innerbetrieblich organisierten Arbeitsteilung mit dem Ziel, Kosten zu reduzieren.[120] „By means of FDI, MCNs have merged national economies into the world market, thus becoming the main carriers and organizers of international production integration"[121]. Was die generelle Anzahl der in Shanghai wirtschaftlich tätigen Unternehmen mit ausländischem Investitionsanteil (FIE – foreign invested enterprises) anbetrifft, hatte die Periode der Isolation die Stadt zunächst in eine Außenseiterposition katapultiert. 1985 wiesen nur 0,1 % der gesamten industriellen Unternehmen in Shanghai eine Auslandskapitalbeteiligung auf; bis 1992 wuchs der Anteil auf 5,8 % an.[122] Ende 1993 waren lediglich 8.056 der landesweit 167.5000 registrierten Unternehmen mit Auslandskapital in Shanghai situiert, in Guangdong hingegen bereits 44.705.[123] Bis 1998 konnte Shanghai einen ersten Anstieg der FIE auf 17.600 verzeichnen; Ende 2005 waren dann insgesamt 40.486 offiziell dort gemeldet – darunter allein 4.091 Neugründungen. Auf den industriellen Sektor fielen 2005 insgesamt 3.779 FIE.[124] Deutlich erkennbar ist dabei eine Verschiebung innerhalb der Rechtsform der Unternehmen. Wurde in den 1990er Jahren ein Engagement in Form sino-ausländischer Joint-Ventures vorgezogen, hat sich deren Anteil bis 2005 zugunsten der Unternehmen in 100 % ausländischem Kapitalbesitz (WFOE) drastisch reduziert: knapp 2/3 der ausländischen Unternehmen arbeiten mittlerweile ohne chinesischen Partner (siehe Tabelle 1) – Überlegungen zum IPR-Schutz (intellectual property rights) kommen hierbei eine bedeutsame Rolle zu. Die Stadt hat inzwischen dieses Problemfeld aufgegriffen und formal eine entsprechende *Strategie Shanghais für den Schutz geistigen Eigentums 2004 - 2010* beschlossen.[125]

---

[119] Schüller, 2006, S. 60 f.; SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[120] Xie/Wang, 2003.

[121] Vgl. Xie/Wang, 2003.

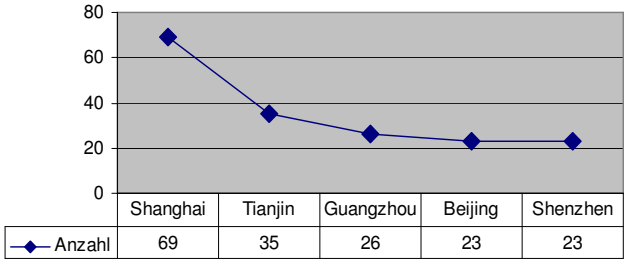
[122] Mok, 1996, S. 211.

[123] SMSB, 1998, S. 119; China Aktuell, 1994, S. 381.

[124] China Aktuell, 1999, S. 678; SMSB, 2006 (Online-Ausgabe); Fei, 2006, S. 77.

[125] Fei, 2006, S. 70.

Abbildung 9: Verteilung der 500 größten industriellen FIE in China 1995



Quelle: eigene Darstellung nach Zhou, 2002, S. 65.

Differenzierter präsentiert sich der Stellenwert Shanghais als Produktionsstandort aus der Perspektive transnationaler Unternehmen (TNC - transnational corporations). Aufgrund der geostrategisch günstigen Lage der Stadt als Brückenkopf der bevölkerungsreichen Yangzi-Deltaregion (und damit unmittelbaren Zugang zu ca. 17 % der Bevölkerung Chinas) bzw. als „pivotal point along the western Pacific Rim" aufgrund der Nähe zu Japan und Südkorea im Norden bzw. Hongkong, Singapur und Taiwan im Süden schien Shanghai gerade für TNC schnell eine ideale Fertigungsbasis zur Marktdurchdringung darzustellen.[126] Hinzu kam die wirtschaftliche Führungsposition der Stadt hinsichtlich der Produktion einer Vielzahl industrieller Produkte, wie bspw. Nähmaschinen, Energiegewinnungsanlagen, Fahrräder, Kraftfahrzeuge sowie die hohe Dichte an staatlich betriebenen Unternehmen, besonders mit monopolistischer Stellung als potentielle Kooperations- bzw. Joint-Venture-Partner. Auch die Auswahl an hoch qualifizierten Facharbeitern, Ingenieuren und Wissenschaftlern ist in Shanghai im Landesvergleich extrem gut.[127] Entsprechend offenbaren wissenschaftliche Untersuchungen, dass sich die Stadt bis Mitte der 1990 er Jahre bereits zum bevorzugten Standort von TNC für deren industrielle FIE etablieren konnte. Allgemein konzentrierte Shanghai im Vergleich zu allen anderen Provinzen, regierungsunmittelbaren Städten und autonomen Regionen in China sowohl mehr große TNC als auch mehr große von TNC finanzierte Projekte auf sich. 69 der 500 größten industriellen FIE waren 1995 in Shanghai situiert – mit deutlichem Vorsprung zu den südchinesischen Städten Guangzhou und Shenzhen bzw. der Hauptstadt Beijing und Tianjin (siehe Abbildung 9). Eine Untersuchung des US-Magazins *Fortune* aus dem Jahr 1996 ergab zudem, dass bis Ende 1997 bereits mehr als 230 der 500 weltgrößten bzw. 55 der 100 weltgrößten industriellen Unternehmen in Shanghai Beteiligungen errichtet hatten. Der überwiegende Teil der Investitionen wurde erst ab dem Jahr 1990 getätigt. Eine der Ausnahmen stellt das Joint-Venture des deutschen Unternehmens Volkswagen dar, welches schon 1983 mit einer Shanghaier Partnerfirma gegründet wurde. Bis 2003 nahm die Anzahl der in Shanghai tätigen *Global 500* auf mehr als 300 zu.[128]

In den 1990ern konnte besonders die neue Zone Pudong gestärkt durch Investitionen der Lokalregierung in Infrastruktur und Sachanlagen von ca. US-$ 40 Mrd. große namhafte TNC zur Errichtung von Fabrikanlagen anlocken, u.a. Siemens, Hoffman-La-Roche, Intel, IBM, Krupp Stahl, Sony, Allied Signal, BASF, GM und Philips. Von diesen dient ein erheblicher Anteil als Hauptproduktionszentrum des jeweiligen Unternehmens zur Bedienung

[126] Yatsko, 2001, S. 212; Yeung/Li, 1999, S. 517.

[127] Yeung/Li, 1999, S. 517.

[128] Yeung/Li, 1999, S. 519; 胡浩 2003, S. 47.

des chinesischen bzw. asiatischen Marktes.[129] 2004 zählten die Unternehmen Shanghai Volkswagen Co Ltd. (RMB 56,7 Mrd.), Dafeng Computer (Shanghai) Co. Ltd (RMB 47,8 Mrd.), Shanghai General Motors Co. Ltd. (RMB 34,7 Mrd.) und Shanghai Hewlett-Packard Co. Ltd. (RMB 28,7 Mrd.) zu den Top 20 auslandsfinanzierter Unternehmen nach Umsatz in ganz China.[130] Unter den China Top 500 Unternehmen mit Auslandskapital für 2005, zu 81 % aus dem Bereich der verarbeitenden Industrie zusammensetzend, waren 95 in Shanghai situierte Unternehmen gelistet, davon 13 aus dem *New Development Park* der Waigaoqiao Freihandelszone in Pudong.[131] Nicht verwunderlich daher, dass die Unternehmen mit Auslandskapital besonders im industriellen Sektor der Stadt über ein gewaltiges Gewicht verfügen. 2004 verantworteten die 4.797 FIE dieses Sektors mit einem ADI-Anteil von 38,95 % an den insgesamt 12.316 Industriebetrieben in Shanghai 63,24 % des Bruttoproduktionswerts der Industrie.[132]

Zur Diversifizierung des wirtschaftlichen Portfolios der Stadt besonders im Hinblick auf neue Technologiefelder begann die Lokalregierung ab Mitte der 1990er Jahre bereits eine strukturierte Auswahl der Sparten und Unternehmen zukünftiger Investitionen vorzunehmen. „The city wants to attract big multinationals in clean, efficient, high-value-added industries like bio-tech, automotive, and microelectronics – not labor-intensive, low-value-added business.[133] Ziel war es, durch ein breiter gefächertes und vor allem höherwertiges Engagement des Auslandes Spill-Over-Effekte für die Entwicklung der Heimatwirtschaft zu generieren und mittels Kooperationen Zugang zu neuen Technologien zu erhalten. [134] Entsprechend definierten Direktiven der Kommission für Auslandsinvestitionen in Shanghai von 1997 die Steuerung von Auslandsinvestitionen besonders in die Entwicklung neuer Schlüsselindustrien wie Bio- und Pharmaprojekte, Umwelttechnologie, Werkstoffentwicklung und Mikroelektronik. Darüber hinaus sollten neue Sparten für ausländische Investitionen freigegeben werden, u.a. Tourismus, Außenhandel, Wissenschaft und Technologie.[135] Der *Industries Layout Guide for Foreign Investment in Shanghai* für den Zeitraum des 10. Fünf-Jahresplans zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung Shanghais (2001 - 2005) sieht u.a. die Errichtung von vier großen Industriegebieten vor: eine Zone für Mikroelektronik, eine internationale Automobilstadt, eine hoch entwickelte Eisen-und Stahlbasis sowie eine Zone der chemischen Industrie. Für die *Neue Wirtschaftszone Pudong* soll der Schwerpunkt neben dem Dienstleistungssektor auf der Förderung der Hightech-Industrie liegen. Der Funktionsbereich der *Jingqiao Export Processing Zone* z.B. dient verstärkt zur Etablierung von Industriesparten der Branchen Kommunikation, elektronische Haushaltsgeräte und Biopharmazie.[136]

Gerade im Bereich der High- und New-Technology zeichnen sich die ausländisch finanzierten Unternehmen zu 87,4 % für den Bruttoproduktionswert der Industrie verantwortlich (Stand: 2005).[137] Dieser Input wird dringend benötigt,

---

[129] Yatsko, 2001, S. 29; Wei/Leung, 2005, S.23.

[130] The China Business Review, 2005, S.4.

[131] Shanghai Pudong, 26.12.2006.

[132] Fei, 2006, S. 78.

[133] Vgl. Yatsko, 2001, S. 214.

[134] 胡昌丽, 2006, S. 77.

[135] China Aktuell, 1997, S. 1197.

[136] SMERT a, o.J..

[137] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

um den forcierten Wettkampf als zukünftig Chinas wichtigstes Hightech-Zentrum gegen Beijing und Tianjing bis 2010 zu gewinnen. Zum neuen Zentrum für ausländische Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ist speziell das Areal des Zhangjiang Hightech-Parks als Schwerpunktzone deklariert worden. Bis Ende 2004 konnte die Stadt bereits 140 Einrichtungen zählen, welche 20 % aller ausländischen F&E-Zentren in China ausmachen.[138]

Eine genauere Verteilung aller ausländischen Unternehmen auf die einzelnen Industriebranchen ist aufgrund mangelnder Greifbarkeit von Datenmaterialien nicht möglich. Einen kleinen Überblick über dominierende Investitionsfelder in der Industrie stellt Tabelle 2 zur Verfügung; die Daten beziehen sich auf 463 Gewinn generierenden Auslandsunternehmen mit einer Investitionssumme > US-$ 10 Mio. aus dem Jahr 1999. Der Automobil- und Informationstechnologiesektor offenbart sich dabei als bevorzugter Bereich für Investitionen; ca. 43 % wurden allein dort absorbiert. Die Verteilung der Unternehmen zeigt sich indes in ausgeglichenem Verhältnis über die vier Industriebereiche. Auch gegenwärtig präsentiert sich Shanghai besonders in der Automobilindustrie stark positioniert; mit den beiden internationalen Herstellern Shanghai VW und Shanghai GM steht die Stadt in der Produktion auf nationaler Ebene an erster Stelle.[139]

Tabelle 2: Verteilung ausländischer Industrieunternehmen in Shanghai nach Branchen Ende 1999

Industry	Number	Share %	Investment amount (US-$ Mio.)	Share %	Registered Capital (US-$ Mio.)	Share %
Consumer Goods	107	23,1	3,918	18,56	2,105	18,49
Raw Materials and Products	126	27,2	4,022	19,06	2,372	20,83
Equipment	118	25,5	4,193	19,87	2,440	21,43
Vehicles and IT Products	112	24,2	8,968	42,51	4,467	39,25
Total	463	100,0	21,101	100,00	11,384	100,00

Quelle: übernommen aus: Xie/Wang, 2003.

3.3 Standort von Unternehmenszentralen

„With increased global reach, TNCs have to resolve the daunting issue of how to manage complex production and marketing networks outside their home countries and regions … while the truly global market-place is still to be created in most industries, TNCs are organising regional strategies consistent with the relative market homogeneity at this geographical scale"[140]. Diese Strategie beinhaltet die Errichtung von regionalen Unternehmenszentralen, um so zum einen eine effizientere und bedarfspezifischere Ansprache dieser Märkte realisieren und zum anderen die Komplexität von Koordinations- und Organisationsstrukturen transparenter gestalten zu können. Entsprechend wird

[138] Fei, 2006, S. 79; Investment Shanghai a, 22.10.2005.

[139] Generalkonsulat Kanton, 2006.

[140] Vgl. Yeung et al., 2001, S. 157.

ein regionales Headquarter definiert als „ ... a business establishment that has control and management responsibilities for the operation of one or more other subsidiaries or affiliated companies located in the same host region. This definition effectively excludes regional offices that are defined as either solely a representative office or a sole operating establishment in the region"[141]. Eine Studie der Universität von Hongkong aus dem Jahr 1998 offenbart bezüglich Shanghais Potential als Standort regionaler Headquarter-Funktionen transnationaler Unternehmen, dass der überwiegende Teil der in den 1990er Jahren errichteten ausländischen Unternehmensniederlassungen in Shanghai zur operativen Bedienung der Stadt selbst, der Region Yangzi-River-Delta oder Ostchinas errichtet wurden und weniger als Konzernzentrale für das gesamte Chinageschäft fungierten.

Tabelle 3: Hongkongs und Shanghais Attraktivität als regionale Firmenzentralen 1998

	Hong Kong (mean score)	**Shanghai (mean score)**
Centrality to important markets	4.2	3.7
High quality local managers	4.2	2.8
Financial services	4.4	2.8
Supporting and supply industries	3.6	2.9
Transportation infrastructure	4.2	2.9
Communications infrastructure	4.4	3.0
Technological environment	3.9	2.8
Cost of doing business	2.4	2.9
Government economic policy	3.4	2.5
Political cleanliness	3.2	2.2
Rule of law	3.4	2.3
Quality of life for executives	3.8	2.5
--Overall attractiveness for regional headquarters	**4.0**	**2.8**
Note: 1=Very unimportant; 2=Slightly unimportant; 3=Neutral; 4=Slightly important; 5=Very important.		

Quelle: übernommen aus Wong, 2002.

In diesem Sinne wurde auch die Wahrscheinlichkeit einer HQ-Verlagerung von Hongkong oder Singapur nach Shanghai als sehr gering bewertet; die Gründe hierfür wurden u.a. allgemein in Chinas instabilem politischen System, der nur unzureichend geöffneten Wirtschaft und dem zu schwach ausgeprägten Rechtssystem, bezogen auf

[141] Vgl. Yeung et al., 2001, S. 158.

Shanghai u.a. im Bereich der Infrastruktur, des Humankapitals und Finanzsektors gesehen (siehe Tabelle 3).[142] „The only companies that can move from Hong Kong to Shanghai are those for whom the mainland is their primary business in Asia and Hong Kong and Taiwan are add-ons“[143].

Eine in der Business Asia veröffentlichten Untersuchung von mehr als 8.000 Unternehmen aus Nordamerika, Europa und Japan zufolge hatten im Jahr 2000 35 % dieser Unternehmen ihr regionales Asien-HQ in Hongkong, 30 % in Singapur und nur 3 % in Shanghai.[144] Auch bei der Standortwahl großer TNC spielen die ersten beiden Städte die Hauptrolle. In Hongkong wurden bis 2000 ca. 850 Asien-HQ großer TNC errichtet, in Singapur ca. 200.[145]

Seit Beginn des neuen Jahrtausends zeigt sich die Shanghaier Lokalregierung verstärkt bestrebt, nicht nur auf quantitativer Ebene das Engagement ausländischer TNC zu fördern, sondern auch qualitativ die Bedeutung der Investitionstätigkeiten in Shanghai anzuheben. Zu diesem Zweck wurden im Juli 2002 *die Interim Provisions of Shanghai Municipality on Encouraging Foreign Transnational Companies to establish regional headquarters* (上海市鼓励外国跨国公司设立地区总部的暂行规定) verabschiedet.[146] „Multinationals' regional headquarters are the company's only representative in a region of more than one country responsible for managing and providing services to its subsidiary companies in the region. These regional headquarters in Shanghai will be established through either investment or commissioning"[147]. Eine weitere Studie des US-Magazins Fortune ergab, dass 92 % der befragten TNC die Absicht äußerten, ein regionales HQ in China in der nahen Zukunft aufzubauen. Als bevorzugten Standort nannten 25 % Shanghai, auf den folgenden Plätzen kamen Beijing und Shenzhen.[148] Zum Jahresende 2004 hatten bereits 86 transnationale Unternehmen ihr regionales HQ nach Shanghai verlegt, u.a. das französische Telekommunikationsunternehmen Alcatel, das US-amerikanische Unternehmen Kodak, CitiBank, General Motors, Gillette, Michelin, Henkel, Mitsubishi und Johnson & Johnson.[149] Für Ende 2005 gab die *Shanghai Association of Enterprises with Foreign Investment* (上海市外商投资企业协会) Shanghai mit insgesamt 124 multinationalen HQ nach Hongkong als den zweitgrößten Standort transnationaler Asien/Pazifik-HQ in Greater China an.[150] Bis Mitte 2006 konnte ein nochmaliger Anstieg auf 143 regionale HQ notiert werden.[151]

Aber nicht nur die Anziehungskraft Shanghais für ausländische TNC lässt Rückschlüsse auf eine mögliche Stellung innerhalb des globalen Städtenetzwerks schließen, auch die Betrachtung des Stellenwerts der Stadt als Standort chinesischer Großkonzerne ist zu berücksichtigen. Im nationalen Vergleich nimmt Beijing als Hauptstadt der VR China die führende Position ein. Von den 20 chinesischen Unternehmen, die nach Firmeneinnahmen zu den Global 500 des Jahres 2006 zählen, haben 15 dort ihr Hauptquartier, u.a. Sinopec (Rang 23) und die Bank of China (Rang

---

[142] Wong, 2002; Laurenceson et al., 2003, S. 15; Yatsko, 2001, S. 221.

[143] Vgl. Yatsko, 2001, S. 226.

[144] Laurenceson et al., 2003, S. 9.

[145] 胡浩 2003, S. 45.

[146] Shanghai a, o. J; 胡浩 2003, S. 46.

[147] Vgl. SAEFI b, 04.08.2006.

[148] People's Daily Online, 24.09.2001.

[149] 谢程 2005, S. 57; Investment Shanghai b, 22.10.2005.

[150] SAEFI, 03.08.2006; Shanghai Statistics a, o.J..

[151] SAEFI a, 04.08.2006.

255). Shanghai erreicht mit zwei Headquartern (auf Rang 296 Baosteel Group und auf Rang 475 Shanghai Automotive) abgeschlagen den zweiten Rang vor Guangzhou, Hongkong und Changchun mit jeweils einem.[152] Die Liste Global 500 des US-Magazins Fortune wird allgemein als eine Richtschnur für die internationale Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen betrachtet.

3.4 Dienstleistungszentrum

„第三产业也是一个国家和地区科技现代化的标志 "[153]. Dieses Kriterium lässt sich auch auf *Global Cities* anwenden, denn sie präsentieren sich nicht nur als Gravitationspunkt transnationaler Unternehmen, sondern zeichnen sich auch durch ihre hohe Tertiärisierung aus. Die langfristige Entwicklungsstrategie sieht für die Stadt Shanghai als der wichtigsten Wirtschaftsbasis der VR China die Transformation in einem internationalen Wirtschafts-, Finanz-, Handels- und Transportzentrum vor. Wird von der wirtschaftlichen Komponente einmal abgesehen, ist mit dieser strategischen Fokussierung der Sparten Finanzen, Handel und Transport auch die offensichtliche Restrukturierung der Stadt in eine moderne Dienstleistungsmetropole verbunden.[154] Zur Förderung dieser sektoralen Tertiärisierung zeigt sich die Lokalregierung bestrebt, bestimmte verarbeitende Industrien wie besonders den Textilbereich zugunsten neuer Service-Bereiche im Bank-, Tourismus- oder Immobiliensektor zu reduzieren.[155] Diese Entwicklung lässt sich auch an den Statistiken der Stadt ablesen. 1992 vereinten die Dienstleistungsbranchen lediglich 36,14 % des städtischen BIP auf sich; bis 2000 ist ihr Beitrag derart angestiegen, dass der tertiäre Sektor im genannten Jahr sowohl was die Outputrate als auch die Beschäftigungszahlen anbetrifft erstmals den industriellen Sektor überragte. Auch 2005 konzentrierten sich mehr als die Hälfte des BIP auf den Servicebereich.[156] Die Verteilung des BIP auf die einzelnen Subsektoren des Dienstleistungssektors (Tabelle X) lässt besonders im Immobilienbereich ein konstantes Wachstum erkennen, während der Groß- und Einzelhandel sowie das Gastronomie- und Hotelgewerbe einen leichten Rückgang erfahren haben. Der relativ hohe Beitrag der FIRE-Sektoren (Finance-, Insurance and Real Estate) des Jahres 2003 mit knapp 1/3 des Gesamtoutputs wurde 2005 aufgrund des gesunkenen Anteils von Banken- und Versicherungen nicht mehr erreicht.

Auch was den Zufluss ausländischer Investitionen anbelangt, hat der Dienstleistungsbereich in den letzten Jahren eine verstärkte Berücksichtigung gefunden. Dieser Trend wurde von der Lokalregierung bewusst mit dem Ziel gefördert, das Verhältnis des Investitionsvolumens im sekundären und tertiären Sektor anzugleichen.[157] 2005 lag der Anteil des Tertiärsektors erstmalig sowohl im Hinblick auf die Investitionsprojekte als auf die vertraglich zugesagten sowie tatsächlich realisierten Investitionen (67,83 % / 52,88 % / 51,07 %) über dem Anteil des Sekundärsektors (31,97 % / 47,03 % / 48,80 %).[158] An diesen Maßgaben wird auch Shanghais Bedeutung als nationales Dienstleistungszentrum deutlich, denn die ADI-Anteile des Sekundärsektors in Shanghai sind wesentlich

---

[152] MOFCOM, 28.08.2006.

[153] Vgl. 田, 2004, S. 37.

[154] 厉/王, 2005, S. 55.

[155] Chen, im Druck, S. 15 f..

[156] 田, 2004, S. 37 f; SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[157] 谢/程, 2005, S. 55.

[158] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

geringer als im Landesdurchschnitt.[159] Die *Shanghai Municipal Economic Relations and Trade Commission* (SMERTC) und *Shanghai Municipal Foreign Investment Commission* (SMFIC) unterstreichen zudem, dass für die Zukunft der Fokus ausländischer Investitionen besonders auf solche Dienstleistungsbereiche wie Logistik und Transport, Finanzen, Messen und Ausstellungen, Tourismus und Information gelenkt werden soll.[160] Als allgemeine strategische Stoßrichtung gibt der aktuelle 11. Fünf-Jahresplan (2006 - 2010) zudem vor, die tertiäre Transformation der Stadt weiter zu forcieren, um den Wertschöpfungsanteil des Dienstleistungssektors am BIP noch stärker anzuheben. Ein Blick auf die Zusammensetzung des BIP international bedeutender Städte wie New York, London, Tokio oder Hongkong offenbart, dass sich deren Wertschöpfungspotential in wesentlich stärkerem Ausmaß durch den Dienstleistungsbereich determiniert und als Standard im Durchschnitt eine Tertiärquote von ca. 80 % erreicht.[161]

Tabelle 4: BIP des Dienstleistungsbereichs nach Anteilen der Subsektoren

Indicator	1995	1997	1999	2001	2003	2005
Groß-, Einzelhandel, Hotel/Gastronomie	27,2	24,9	22,3	21,9	21,4	21,8
Transport, Lagerung und Kommunikation	17,1	14,9	13,6	13,7	13,9	12,1
Finanzen und Versicherungen	24,8	30,0	28,9	24,7	20,6	14,6
Immobilien	9,2	9,6	10,5	12,6	15,3	14,6
Soziale Dienste	8,4	7,8	9,6	10,8	11,4	10,6
Die Anteile addieren sich aufgrund des Ausschlusses der Subsektoren Gesundheit und Erziehung						

Quelle: übersetzt nach: Chen, im Druck, S. 27.

Im Rahmen der Diskussion findet besonders SASSENS Ansatz der Konzentration von begleitenden Service-Angeboten in *Global Cities* vor allem in den Bereich der Rechtsberatung, Wirtschaftsprüfung und Versicherung, deren zunehmende Nachfrage sich durch veränderte geographische Organisation der verarbeitenden Industrieproduktion und steigende Zahl der Finanzmärkte im globalen Netzwerk bedingt, einen starken Widerhall.[162]

Eine Studie der GaWC erlaubt einen Blick auf die Attraktivität Shanghais für international tätige Unternehmen im Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen (advanced producer services), und zwar in den vier Bereichen Wirtschaftsprüfung, Werbung, Bank- und Finanzwesen sowie Rechtsberatung. Die Analyse bezieht sich auf 46 globale Service-Unternehmen (aufgeteilt in 5 Wirtschaftsprüfungs- und 14 Rechtsberatungsunternehmen sowie 11 Werbeagenturen und 16 Banken bzw. Finanzinstitute), die als Auswahlkriterium Büros in mindestens 15

[159] Fei, 2006, S. 69.

[160] People's Daily Online, 07.02.2005.

[161] 厉王, 2005, S. 55 f; Chen/Orum, im Druck, S. 334.

[162] Sassen, 2006, S. 5.

verschiedenen Städten vorweisen können. Das vorhandene Datenmaterial wurde in eine einfache Ordinalskala (0 = Abwesenheit, 1 = einfache Präsenz, 2 = mittlere Präsenz, 3 = hohe Präsenz) übertragen; je höher die Bewertung ausfällt, desto höher beträgt auch der Service-Beitrag des betrachteten Unternehmens in der jeweiligen Stadt.[163]

Deutlich erkennbar ist dabei die überragende Dominanz der beiden Städte London und New York als räumliche Agglomerationszentren, die in jedem der vier Bereiche die höchsten Bewertungen aufweisen. Unter den asiatischen Städten präsentieren sich Hongkong, Singapur und Tokio in der Gesamtsumme als etwa gleich stark, wobei die drei Städte ihrer Rollen als regionale Finanzzentren offensichtlich gerecht werden können. Shanghai hingegen folgt in dieser Verteilungsdimension mit großem Abstand; besonders der Bereich der Rechtsberatung offenbart noch enormen Nachholbedarf (siehe Tabelle 5). Eine genauere Untersuchung der gegenwärtigen Ausgestaltung des Bank- bzw. Finanzbereichs in Shanghai wird im folgenden Abschnitt vorgenommen.

Tabelle 5: Vergleich des Niveaus begleitender Unternehmensdienstleistungen in ausgewählten Städten

Stadt	Wirtschaftsprüfung	Werbung	Bank/Finanzen	Rechtsberatung	Gesamt
London	15	20	36	26	97
Hongkong	11	11	29	17	68
New York	13	19	36	36	104
Shanghai	6	7	13	1	27
Singapur	8	14	29	10	61
Tokio	13	9	29	14	65

Quelle: eigene Darstellung nach Taylor/Walker, 2001 b.

3.5 Finanzplatz

Ziel der Lokalregierung Shanghais und der chinesischen Zentralregierung ist es, Shanghais vormalige Stärke als einen der wichtigsten Finanzplätze Ostasiens zu revitalisieren und die Stadt zu einem internationalen Finanzzentrum auszubauen. „金融中心是金融机构和 金融市场群集, 并进行各种金融活动与交易的都市“[164]. Als Stufenprozess angelegt wurde entsprechend angestrebt, die dafür notwendigen Grundelemente bis zum Jahr 2000 zu etablieren, um dann bis 2010 ein konkretes Strukturkonzept im Finanzsektor aufbieten zu können.[165] Der 11. Fünf-Jahresplan sieht folglich vor, dass „by 2010, the city will have an internationally influential financial market system with mutual participation of both domestic and foreign investors; a diversified financial institutional system covering both domestic and foreign financial institutions; an innovative trading center of financial products that comply with Chinese economic development; and standard trading and legal systems equal to international practices”[166]. Die

[163] Taylor/Walker, 2001 a.

[164] Vgl. 黄et al., 2003, S. 48.

[165] Krieg, 1998, S. 531.

[166] Vgl. SMERT b, 28.11.2006.

Errichtung der landesweit ersten Wertpapierbörse in Shanghai im Dezember 1990, welche 1991 durch die Ausgabe spezieller B-Aktien (in US-$ notiert) auch für ausländische Kapitalanleger zugänglich wurde, stellt eine erste Konsequenz dieser Zielsetzung dar, mit der zum einen für ansässige Unternehmen die Generierung neuen Kapitals zur Durchführung notwendiger Restrukturierungsmaßnahmen ermöglicht, zum anderen neue finanzielle Ressourcen für die Gestaltung der Neuen Wirtschaftszone Pudong erschlossen werden sollten.[167] In kürzester Zeit konnte sich die Shanghaier Börse, welche 1997 in das moderne Stock Exchange Building im neuen Finanz- und Handelszentrum Shanghais, Lujiazui in Pudong umgezogen ist, von der Konkurrenz des im Juli 1991 errichteten zweiten Aktienmarkts in China, Shenzhen, nicht nur aufgrund einer verstärkten Ansiedelung von kapitalintensiven Unternehmen in Bezug auf Volumen sondern auch bezüglich der Anzahl notierter Unternehmen mit einem höheren Aktienindex absetzen und zum Hauptbörsenplatz Chinas avancieren.[168] Ende 1995 wurde die Zahl der registrierten Kapitalanleger an der Shanghaier Börse mit 7 Mio. notiert.[169] 484 chinesische Unternehmen waren 1999 in Shanghai gezeichnet mit einer notierten Gesamtaktienanzahl von 525.[170] Zur Verbesserung von Transparenz und Anlegervertrauen unterliegt die Finanzmarktregulierung stetigen Reformbemühungen. So wurde als Folge der Asienkrise mit der China Securities Regulatory Commission (CSRC) eine einheitliche Aktienaufsicht gegründet und ein Wertpapiergesetz eingeführt. Bis zum Ablauf des Jahres 2004 hat sich die Zahl der gelisteten Unternehmen mit 837 inzwischen knapp verdoppeln können, die Zahl der Anleger stieg indes sogar auf 37,87 Mio. Investoren. Die Marktkapitalisierung der gehandelten Werte belief sich zu diesem Stichtag auf 338 Mrd. US-$.[171] Die Börse in Hongkong indes kam im gleichen Jahr auf eine Kapitalisierungssumme von US-$ 861,5 Mrd. (Rang 10 der Welt), die New York Stock Exchange sogar auf US-$ 12.707,6 Mrd. (Rang 1 der Welt) (siehe Tabelle 6).[172]

Tabelle 6: Marktkapitalisierung der weltweit größten Aktienbörsen 2004 (in US-$ Mrd.)

Rang	Aktienmarkt	Marktkapitalisierung	Anteil (%)
1	NYSE	12.707,60	34,20
2	Tokyo	3.557,70	9,60
3	NASDAQ	3.532,90	9,50
4	London	2.865,20	7,70
5	Euronext	2.441,30	6,60
10	Hongkong	861,50	2,30

Quelle: verändert nach Sassen, 2006, S. 40.

Derzeit befindet sich die Shanghaier Börse mit 27 ausländischen Wertpapierbörsen in Kooperation, u.a. mit London, Tokyo und New York. Wie hoch die Bedeutung der Shanghaier Börse mittlerweile im globalen Kontext zu

[167] Schüller/Diep, 2001, S. 1109.

[168] Schüller/Diep, 2001, S. 1109.

[169] Yusuf/Wu, 1997, S.71.

[170] Schüller/Diep, 2001, S. 1109.

[171] Shanghai Stock Exchange, o. J..

[172] Sassen, 2006, S. 40.

betrachten ist, lässt sich am kürzlich erlebten Börsencrash in China mit Kursverlusten an der Shanghaier Börse von fast 9 % – in Prozent der höchste Kurseinbruch seit 1997 in China- und seinen Auswirkungen auf die weltweiten Aktienmärkte ablesen.[173] Gegenüber der international ausgerichteten Konkurrenz aus Hongkong listet die Börse in Shanghai derzeit allerdings nur chinesische Unternehmen vom Festland. Ein Blick auf die Emissionsquote großer chinesischer Unternehmen lässt die Börse in Hongkong auch für festlandchinesische Unternehmen Erfolg versprechender aussehen, wie der Börsengang der China Construction Bank (CCB) im Oktober 2005 unterstreicht.[174]

Auch bei der Ansiedelung ausländischer Banken wurde Shanghai ab 1990 innerhalb der neuen nationalen Positionierung eine Sonderstellung zuteil. Seit Anfang der 1980er Jahre war ausländischen Banken im Zuge der Wirtschaftsreformen die Einrichtung von Repräsentanzbüros in ausgewählten Städten sowie den vier südchinesischen Sonderwirtschaftszonen zugestanden worden. Gerade die Hauptstadt Beijing als Standort zentraler Einrichtungen konnte eine hohe Ansiedelungsrate verzeichnen, während Shanghai zunächst weitestgehend unberücksichtigt blieb. Eine erste Aufwertung des Finanzpotentials Shanghais brachte die dortige Einführung eines Interbanken-Kreditmarkts 1986 sowie eines Devisenmarktes.[175] 1990 erfolgte dann mit der Öffnung Shanghais als erste Stadt für Zweigniederlassung (die im Unterschied zu reinen Repräsentanzen auch im operativen Geschäft tätig werden dürfen) vor Tianjing, Beijing und Chongqing ein Perspektivenwechsel, der sich in weiteren Zugeständnissen niederschlug.[176] 1994 erhielt Shanghai den Zuschlag als Standort des nationalen Interbanken-Devisenmarkts zur Ermittlung der landesweit gültigen Wechselkurse.[177] In einem nächsten Schritt wurde 1996 den im Shanghaier Bezirk Pudong situierten Auslandsbanken die Ausweitung ihrer operativen Tätigkeit auf Geschäfte in Inlandswährung mit Devisenausländern, ausländische Unternehmen und Joint-Ventures als Kunden genehmigt; der WTO-Eintritt Chinas 2001 brachte zudem ausgewählten ausländischen Banken das Zugeständnis, ihr Dienstleistungsangebot im Devisengeschäft auch chinesischen Staatsangehörigen und chinesischen Institutionen bzw. Unternehmen zu offerieren.[178] Darüber hinaus wurden für ausländische Finanzinstitute zeitliche und geographische Einschränkungen zur Gründung von Niederlassungen reduziert und ihnen die Möglichkeit einer Beteiligung an chinesischen Banken eingeräumt, letzteres betraf 2002 auch die beiden Banken *Bank of Shanghai* (13 % der Anteile an *IFC/HSBC/HK-Shanghai Commercial Bank*) und *Shanghai Pudong Development Bank* (5 % an *Citigroup*).[179] Auf Basis dieser finanzpolitischen Maßnahmen ist seitdem ein kontinuierlicher Anstieg der ausländischen Bankfilialen im neuen Pudonger Finanzdistrikt zu beobachten, mit dem sich die Stadt erneut zum größten chinesischen Auslandsbankenzentrum emporheben konnte: 1995/96 gab es 38 Filialen ausländischer Bankinstitute in Shanghai, 1999 bereits 45.[180] Ende 2005 wurden unter den insgesamt 527 Finanzinstituten in der Stadt (360 in der neuen Finanzzone Lujiazui) mit 130 Banken, 227 Versicherungsinstituten und 91

[173] Focus Money Online, 27.02.2008; Spiegel Online, 27.02.2007; People's Daily Online, 01.03.2007.

[174] Schüller/Diep, 2001, S. 1109; Schüller, 2006, S. 67.

[175] Kuilman, 2005, S. 20 f..

[176] Leung/Young, 2005, S. 387; 陈程 2003, S. 39.

[177] Schubert, 2001, S. 243; China Aktuell, 1994, S. 381.

[178] Kuilmann, 2005, S. 23, 98; 陈程 2003, S. 39.

[179] China Aktuell, 2006, S. 131; Ma, 2006, S. 26.

[180] Schüller/Diep, 2001, S. 1110.

Wertpapierunternehmen 123 tätige ausländisch finanzierte Finanzinstitute inkl. 84 ausländische Bankniederlassungen in Shanghai gezählt; 14 dieser Banken waren zudem zum RMB-Geschäft zugelassen.[181] Als erste indische Bank hat die *State Bank of India* (SBI) im letzten Jahr angekündigt, ihr Repräsentanzbüro zu einer Zweigniederlassung aufzuwerten.[182] Auch die Attraktivität Shanghais als nationales HQ ausländischer Banken konnte sich über die Jahre verstärken. So verlagerten einige große ausländischen Banken, u.a. die *Citibank*, *Standard Chartered* und die *HSBC* ihr China-HQ von Hongkong nach Shanghai, die Niederlassung in Hongkong aber weiterhin als HQ für die Region Asien-Pazifik fungieren lassend. Die Übernahme von regionalen HQ-Funktionen wird für die Zukunft vermehrt erwartet – die *HSBC* hat diesen Schritt bereits vollzogen.[183] Im regionalen Vergleich liegt Shanghai sowohl bei der Gesamtzahl von Finanzinstituten als auch im Hinblick auf die Anzahl ausländischer Banken weiterhin deutlich zurück: für Hongkong konnten im Jahr 2003 bereits 126, für Singapur im Jahr 2001 125 Auslandsbanken gezählt werden. Auch im Hinblick auf die Gesamtzahl an Finanzinstituten hat die Stadt.[184]

Anzumerken ist darüber hinaus, dass der Beitrag der Auslandsbanken am Shanghaier Finanzmarkt trotz steigendem Niederlassungszulauf bis heute kein entsprechendes Wachstum verzeichnen konnte. 2005 belief sich der Anteil der Auslandsbanken auf lediglich 4,72 % an den Spareinlagen bzw. auf 11,89 % am Kreditgeschäft.[185] Als Gründe hierfür stehen zum einen die bis dato weitgehenden Restriktionen der chinesischen Zentralregierung bezüglich des regionalen und operativen Aktionsradius ausländischer Banken sowie die Vormachtstellung der chinesischen Inlandsbanken.[186] Eine kleine Umfrage chinesischer und ausländischer Finanzinstitute aus dem Jahr 2004 ergab, dass die restriktiven Regelungen für das Finanzgeschäft als größtes Hindernis betrachtet werden.[187] Von der mit dem WTO-Beitritt auferlegten Öffnung des Finanzsektors in China für Ende 2006, mit der allen ausländischen Banken Inlandsbehandlung garantiert und ihnen neue Tätigkeitsfelder geöffnet werden sollen, erhoffen sich auch die in Shanghai situierten Finanzinstitute eine positive Auswirkung auf ihre Marktanteile. Als einen ersten Schritt wurde eine neue Bestimmung für Auslandsbanken verabschiedet, welche am 11. Dezember 2006 in Kraft getreten ist.[188] Diese sieht die Ausweitung der Geschäftstätigkeit ausländischer Banken im RMB-Bereich auf chinesische Privatkunden bei Einhaltung einer Mindestleinlage von RMB 1 Mio. vor. Eine WTO-konforme Besserstellung können ausländische Banken indes durch Bankgründung in China erreichen, welche allerdings an hohe finanzielle Auflagen gebunden ist. Neun Banken inkl. *HCBS*, *Citibank*, *Bank of East Asia* und *Standard Chartered Bank* haben bereits eine Registrierung als lokale Einrichtung beantragt; wenn diese erfolgreich angenommen wird, steht ihnen das komplette Währungsgeschäft mit Ausgabe von Kreditkarten offen.[189]

---

[181] Schüller, 2006, S. 64; SAEFI d, 04.08.2006.

[182] SAEFI c, 04.08.2006.

[183] Laurenceson et al., 2003, S. 2; Kuilman, 2005, S. 48.

[184] 黄et al., 2003, S. 53.

[185] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[186] Kuilmann, 2005, S. 23.

[187] 袁 2005, S. 72.

[188] Xinhua Online News, 02.02.2007; People's Daily Online, 17.11.2006; China Aktuell, 2006, S. 132.

[189] SAEFI, 08.03.2007.

Für die Zukunft plant Shanghai, sowohl Hongkongs Vormachtstellung für Greater China (Festlandchina, Hongkong, Macao und Taiwan) als auch Hongkongs Rang als eines der führenden Finanzzentren Asiens neben Tokio und Singapur zu übernehmen. Nationale Finanzmärkte für Standardbereiche wie Devisen, Hypotheken, Versicherungen, Wertpapier, Termingeschäft, Gold und Silber sind in Shanghai inzwischen in Grundlagen eingerichtet, wenn auch in ihren Funktionen noch eingeschränkt.[190] Als hinderlich erweisen sich jedoch vor allem die existierenden systemischen Schwierigkeiten im Bankensektor wie niedrige Eigenkapitalquote, zu hohe Dominanz der vier größten Inlandsbanken und schlechte Serviceangebote.[191] Die Stärke Hongkongs ist neben seiner jahrzehntelangen renommierten Stellung als internationaler Finanzplatz mit einem transparenten und effizienten Finanzsystem sowie beschränkungsfreiem Transaktionsverkehr besonders in der eigenen Währung zu sehen, dem Hongkong-Dollar, der im Gegensatz zum festlandchinesischen RMB international konvertierbar ist. Zudem kommt allen ausländischen Banken in vollem Umfang Inlandsbehandlung zu.[192]

Wird ein Blick auf die Verteilung der Hauptzentralen der vier chinesischen Banken geworfen, die 2005 gemäß *Fortune* nach Einkommen zu den weltweit größten Geschäftsbanken gehören, die *Industrial and Commercial Bank of China*, die *Bank of China*, die *China Construction Bank* sowie die *Agricultural Bank of China*, befinden sie sich sämtlich in Beijing. Damit nimmt die Hauptstadt 2005 hinter Paris, New York, London, Frankfurt, Brüssel, Zürich, Edinburgh, Charlotte und Tokio den 10. Rang ein.[193] Shanghai hingegen kann nur auf Filialen der vier großen in China verweisen; die Bank of China hat 2005 ihr entsprechendes Büro eröffnet. Dafür stellt Shanghai den Hauptstandort für drei weitere chinesische Banken, nämlich der *Bank of Communications*, der *Shanghai Pudong Development Bank* sowie die *Bank of Shanghai*, welche allesamt in den 1990er Jahren gegründet wurden.[194]

3.6 Messestandort

Entsprechend dem Slogan „Messen folgen Märkte“ gilt China aufgrund seines dynamischen Wirtschaftswachstums und seines Absatzmarktpotentials als das Messeland der Zukunft. Mit knapp zwei Drittel der Ausstellungsfläche Asiens, mehr als 500 Fachmessen sowie 3,5 Mio. m² vermieteter Fläche präsentiert sich die VR dieser Rolle zunehmend gewachsen. Ende 2005 erreichten 57 Messegelände in China das Niveau internationaler Standards. Dabei kann die Entwicklung des Messewesens in China als ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Prosperität des Landes verstanden werden. Auch für die kommenden Jahre wird der VR China ein Messe-Wachstum von ca. 20 % vorausgesagt.[195] Es zeigt sich damit auch, dass Messen in ihrer Funktion als Kommunikations- und Informationsplattform sowie Markteinstiegs- und Marketinginstrument in Verbindung mit ihrer Ausstrahlungskraft in Form von Umwegrendite für die Region auch in China eine größere Gewichtung zukommt.

Mit derzeit ca. 197.500 m² Hallenkapazität nimmt Shanghai nicht nur größenmäßig sowohl in China als auch in Asien eine der führenden Position unter den Messestädten ein, sondern auch was die Internationalität und Bedeutung der Fachmessen anbetrifft hat Shanghai die Rolle des wichtigsten Messeplatzes Chinas inne. Dabei verzeichnet die

---

[190] 陈程 2003, S. 39; 黄et al., 2003, S. 49.

[191] Schüller, 2006, S. 65.

[192] IHT, 15.01.2007.

[193] Sassen, 2006, S. 21.

[194] Schüller/Diep, 2001, S. 1110.

[195] AUMA, 2006, S. 142; AUMA, 2005.

Stadt für die Anzahl von Messen und Ausstellungen eine hohe Zuwachsrate. Lag die Zahl der internationalen Messen und Ausstellungen 1990 in Shanghai noch bei 40, konnte innerhalb der nächsten 15 Jahre ein enormer Anstieg verzeichnet werden: 2005 fanden insgesamt 276 genehmigte Messen und Ausstellungen mit einer Gesamtausstellungsfläche von 3,76 Mio. m² statt.[196] Die Internationalität der Besucher hat sich im Zeitablauf ebenfalls erhöht: von 140.000 im Jahr 1995 auf 500.000 von insgesamt knapp 6 Mio. im Jahr 2002. Wie auch in anderen chinesischen Messestädten zeigt sich das Veranstaltungsangebot in Shanghai neben einer Zahl mittlerweile international anerkannter Messen weiterhin auch durch unzureichende Größe, mangelnde Fachbesucheranzahl oder Themenüberschneidung konfrontiert.[197] Das Standort-Portfolio der Stadt setzt sich inzwischen aus fünf Messegeländen zusammen, die sich strategisch über das Stadtgebiet verteilen. Das *Shanghai Exhibition Center* (SEC) als ältestes Veranstaltungsgelände weist eine Hallenkapazität von 22.000 m² auf. Das 1992 im Hongqiao Wirtschafts- und Technologiepark errichtete *Shanghai International Exhibition Center* (Intex Shanghai) verteilt seine 12.000 m² Fläche auf zwei Messehallen mit jeweils zwei Ebenen. Im Jahr 1999 wurden gleich zwei neue Standorte in Shanghai eröffnet: zum einen das *Shanghai Mart*, welches sich ebenfalls in Hongqiao befindet und auf eine Ausstellungskapazität von ca. 21.000 m² zurückgreifen kann; zum anderen das *Shanghai Everbright Convention & Exhibition Center* (SECEC) im Südwesten der Stadt, dessen Ost- und Westturm eine Gesamtausstellungsfläche von insgesamt 39.000 m² bieten.[198] Zu einem der modernsten und leistungsfähigsten Messegelände Ostasiens will das Shanghai New International Expo Center (SNIEC) avancieren, ein deutsch-chinesisches Joint-Venture der Messegesellschaften von München, Hannover und Düsseldorf sowie der Shanghai Pudong Land Development Corporation. Derzeit verfügt das im November 2001 eröffnete Areal über ca. 103.500 m² Hallenfläche verteilt auf neue Hallen sowie ca. 100.000 m² Ausstellungsfreifläche. Mit dem für das Jahr 2010 geplanten vollständigen Ausbau der Kapazitäten auf 200.000 m² Indoor- und 130.000 m² Outdoorfläche schließt die architektonisch anspruchsvolle Anlage die bisherige Lücke der Stadt im Hinblick auf ein multifunktionales Messegelände zur Ausrichtung großer Messen.[199] Seit Betriebsbeginn ist die Zahl der Veranstaltungen (u.a. Auto Shanghai, CeBIT Asia, Imaging Expo China/Interphoto Shanghai) von 42 im Jahr 2002 auf 67 im Jahr 2005 bzw. 72 im Jahr 2006 gestiegen; auch die vermietete Ausstellungsfläche hat sich von 890.000 m² im Jahr 2002 auf 2.330.000 m² im Jahr 2005 erhöht.[200] Anlässlich der Weltausstellung EXPO 2010 (Motto: Better City, better Life), für die die Stadt Shanghai 2002 als Ausrichter den Zuschlag erhielt, wird die Ausstellungskapazität der Stadt durch den Bau eines neuen Geländes in Pudong noch einmal um zusätzliche 600.000 m² aufgestockt.[201] Als stärkste nationale Konkurrenten stehen Shanghai zum einen der bis dato größte asiatische Messestandort Guangdong (u.a. Chinese Export Commodities Fair) mit einer Hallenkapazität von ca. 235.000 m², Beijing mit insgesamt sieben Messegeländen und einer Indoorfläche von ca. 150.000 m² sowie Shenzhen und Xiamen als die wichtigen chinesischen Messezentren gegenüber.[202] Auch dort ist eine vermehrte Beteiligung ausländischer

---

[196] Wu, 2005, S. 70; SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[197] Wu, 2005, S. 70.

[198] AUMA, 2005.

[199] Wutzlhofer, 2000, S. 60 f.; SNIED, o. J..

[200] SNIED, o. J..

[201] Kiefer, 2005, S. 46 bzw. 56; China Aktuell, 2002, S. 1390.

[202] AUMA, 2006, S. 143 f; AUMA, 2005.

Messegesellschafter und Dienstleistungsunternehmen in Form von Joint-Ventures oder anderen Kooperationen erkennbar. Aufgrund des zunehmenden Exports von Messen nach China wird allgemein erwartet, dass sich die Qualität der bisherigen Veranstaltungen in Zukunft noch stärker in Richtung Fachmesse entwickeln wird. Neben dem Messezentrum Singapur als ehemals bedeutendste Markteintrittsplattform Südostasiens strebt auch Hongkong die Verteidigung seines Images als zentraler Messeplatz in Asien an. 2004 wurden dort 56 Fachmessen mit einer vermieteten Gesamtfläche von ca. 501.000 m² und einem Besucheraufkommen von ca. 3,6 Mio. veranstaltet.[203] Hongkong zeichnet sich besonders durch seine hohe Qualität der dort stattfindenden internationalen Messen sowie seiner hervorragenden Infrastruktur aus. Das HK Convention and Exhibition Centre bietet 63.200 m² reale Ausstellungsfläche, mit dem 2005 eröffneten neuen Messegelände AsiaWord-Expo kommen noch einmal 66.400 m² hinzu.[204]

[203] AUMA, 2006, S. 142 bzw. 147.

[204] BFAI, 30.10.2006.

4 Shanghai als Verkehrszentrum

Um die internationale Anziehungskraft der Stadt Shanghai sowohl für Geschäfts-, Privat- und Tourismusreisende als auch für die Ansiedelung von ausländischen Unternehmen und Finanzinstitutionen in Form von Geschäftsfilialen, Produktionsbasen, F&E-Zentren oder China- bzw. Asien-HQ zu forcieren, wurden mit Beginn der nationalen Repositionierung der Stadt enorme Investitionen in den Ausbau des Infrastrukturpotentials Shanghais und besonders der neuen Wirtschaftszone Pudong (浦东新区) getätigt. In mehreren Großprojekten wurde mit dem Bau der neuen Brücken Nanpu (南浦大桥)und Yangpu (杨浦大桥) über den Huangpu (黄浦江) sowie von vier Straßentunneln eine verbesserte Anbindung Pudongs zum westlichen Stadtkern und den ebenfalls neu errichteten inneren und äußeren Stadtautobahnring gewährleistet.[205] Auch die Ausweitung der Frequenz des U-Bahnnetzes wurde bereits erfolgreich angestrebt; fünf Linien sind derzeit zur Nutzung freigegeben. Für den Zeitraum von 2005 bis zur Weltausstellung 2012 ist der Bau von insgesamt zehn neuen Linien mit einer Streckenlänge von 389 km vorgesehen.[206] Shanghai verfügt darüber hinaus seit Januar 2004 als erste Stadt der Welt über eine kommerzielle Transrapid-Strecke, welche in 8 min. Fahrtzeit einer schnellen Erreichbarkeit des neuen internationalen Flughafens Pudong von der Finanz- und Handelszone Lujiazui (陆家嘴金融贸易区) dient. Eine Verlängerung der bislang 30 km Strecke zum zweiten Flughafen Shanghais im Westen der Stadt bis zur Weltausstellung EXPO 2010 ist gerade beschlossen worden. Als langfristiges Ziel steht eine überregionale Ausweitung bis zur Provinzhauptstadt Zhejiangs (浙江), Hangzhou (杭州), im Raum.[207] Mit den beiden Linien Beijing-Shanghai und Shanghai-Guangzhou ist die Stadt als Eisenbahnknotenpunkt bereits hervorragend an das nationale Eisenbahnnetz angeschlossen. Für eine schnellere Anbindung an die Hauptstadt ist für diese Strecke ebenfalls der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke geplant. Ein neuer Bahnhof im Bezirk Hongqiao soll zudem Beijings Westbahnhof als Asiens größten Bahnhof 2010 ablösen.[208] Bis 2020 wird darüber hinaus angestrebt, das Verkehrsnetz der Stadt auf insgesamt 325 km Autobahn und einen Stadtbahnkomplex von insgesamt 18 U-Bahn- bzw. Stadtbahnlinien und 3 suburbanen Eisenbahnlinien zu vergrößern.[209]

4.1 Flugverkehr

„International airline's network with the global urban system plays an important role in personnel exchange. International cities are the hinges of the network"[210]. Auch Shanghai als aufstrebende Wirtschaftsmetropole kann via Luftverkehr angesteuert werden. Als einzige Stadt in China verfügt sie über zwei Flughäfen.

Der ältere der beiden Flughäfen, Hongqiao International Airport (上海虹桥机场- SHA), befindet sich im westlichen Teil Shanghais ca. 13 km vom Stadtzentrum entfernt und wurde bereits im Jahr 1921 errichtet. Bis 1999 bediente Hongqiao mit seiner 3.200 m Runway sowohl Inlands- als auch Auslandsflüge, galt aber von seinen Kapazitäten (ca. 9,6 Mio. Fluggäste sowie 250.000 t Frachtgut pro Jahr) aufgrund der hohen Nachfrage als nicht ausreichend. Mit der

---

[205] Schüller/Diep, 2001, S. 1114.

[206] Shanghai Daily, 06.03.2007.

[207] Innovations Report, 12.02.2007.

[208] Schubert, 2001, S. 236; Krieg, 1998, S. 518; China Daily, 11.08.2006.

[209] Yusuf/Wu, 2002, S. 1229.

[210] Vgl. Zhou, 2002, S. 67.

Eröffnung des neuen internationalen Flughafens in Pudong sollte eine Entlastung und Umverteilung herbeigeführt werden; entsprechend wurde das Angebot sukzessive bis Ende Oktober 2002 auf den reinen Binnenflugverkehr mit ca. 1.859 Flügen pro Woche (Pudong 2.621 Flüge) eingegrenzt.[211] 2002 registrierte Hongqiao allein 117,875 An- und Abflüge sowie ein Passagier- und Cargoaufkommen von 13,67 Mio. bzw. 570.000 t..[212] Momentan bieten neun chinesische Fluggesellschaften sowie die Deutsche Lufthansa 348 Flüge über den Tag verteilt in fast alle Zielstädte Chinas an.[213] Aufgrund der steigenden Binnennachfrage ist eine Ausweitung der Kapazitäten Hongqiaos in Form einer neuen Start-/Landebahn sowie eines dritten Terminals bis 2010 geplant, sodass zukünftig 40 Mio. Fluggäste dort begrüßt werden können. Zudem wird eine mögliche erneute Öffnung Hongqiaos für internationale Flüge von Shanghai Airlines angeregt, eine erste Diskussion für zukünftige Charterflüge nach Tokyo hat bereits stattgefunden.[214]

Die Errichtung des neuen, wesentlich größeren Pudong International Airport (上海浦东机场 - PVG) im östlichen Teil der Neuen Wirtschaftszone Pudong ca. 30 km vom Stadtzentrum entfernt zählte in den 1990er Jahren zum bedeutendsten Infrastrukturprojekt der Stadt. Am 01.10.1999 wurde er anlässlich des 50. Jahrestags der VR China feierlich eröffnet und hat sich seitdem als internationaler Luftverkehrsknotenpunkt Shanghais etabliert. Angeflogen wird er derzeit von mehr als 50 internationalen Fluggesellschaften wie Aeroflot, Air Canada, Air China, Air France, Air India, Alitalia, China Eastern Airlines, Continental Airlines, Dragon-air, Finnair, Lufthansa, Quantas und United Airlines.[215] Die erste Ausbaustufe sah eine Kapazität von 126.000 Flügen, 20 Mio. Passagieren und 750.000 Mio. Tonnen Fracht vor; bei vollständiger Fertigstellung wird eine Ausstattung von vier Start- und Landebahnen zur Abfertigung von 320.000 Flügen, 80 Mio. Passagieren und 5 Mio. Tonnen Frachtgut geboten. Zwei Flugbahnen mit je ca. 4.000 m sind derzeit bereits in Betrieb; der Bau eines neuen Terminals ist zudem in Arbeit.[216]

In Shanghai haben mit der China Eastern Airlines (中国东方航空), welche neben Air China (Beijing) und China Southern Airlines (Guangzhou) als eine der drei großen chinesischen Fluggesellschaften gilt, der Shanghai Airlines (上海航空) sowie den neu gegründeten Billigfluganbietern Spring Airlines (春秋航空) und Juneyao Airline (上海吉祥航空), welche beide derzeit nur Inlandsstrecken anbieten, vier Fluggesellschaften ihren Sitz.[217]

Beim Blick auf das wachsende Flugverkehrsaufkommen wird die tiefer gehende internationale Vernetzung Shanghais deutlich. Im Jahr 1990 verfügte Shanghai lediglich über Fluganbindungen zu 12 Städten; bis zum Jahr 1995 stieg die Zahl auf 15 an. Inzwischen offerieren die beiden Standorte in Shanghai zusammen Flugmöglichkeiten zu insgesamt 181 Städten (83 chinesische und 98 ausländische), damit erreicht Shanghai hinter Beijing die zweitbeste Anbindung.[218] Auch hinsichtlich der beförderten Passagiere und Frachten lässt sich eine verstärkte Einbindung Shanghais als Transportdrehscheibe erkennen. 1995 wurden 1,7 Mio. Fluggäste nach Shanghai geflogen

---

[211] China Daily, 15.12.2002.

[212] Krieg, 1998, S. 520; China Daily, 09.06.2003.

[213] Shanghai Airport, o. J..

[214] China Daily, 28.02.2007 bzw. 05.12.2006; Flight Global, 02.08.2005.

[215] Idealo.de, o. J..

[216] Schubert, 2001, S. 239; Krieg, 1998, S. 520 f.; China Daily, 09.06.2003; Shanghai Pudong, o. J..

[217] Krieg, 1998, S. 520; Flight Global, 12.09.2006 bzw. 22.08.2005; China Daily, 19.07.2005.

[218] Gu/Tang, 2002, S. 282 f.; Shanghai Statistics b, o. J..

(53 % des Fluggastaufkommens Beijings, 463 % des Guangzhous).[219] Im Jahr 2001 verzeichnete die Stadt bei zweistelligen Wachstumsraten eine Anlaufssumme von 21,1 Mio. Fluggästen und 803.000 Tonnen Fracht mit insgesamt 194.400 Flugbewegungen.[220] 2005 wurden von beiden Flughäfen insgesamt 375.000 Flüge koordiniert, eine Zuwachsrate von 13,9 % im Vergleich zum vorangegangenen Jahr. Auch hinsichtlich der Fluggäste konnte eine Steigerung um 15,3 % auf 41,39 Mio. (26,79 Inlands- und 14,6 Mio. Auslandsflugpassagiere) erreicht werden.[221]

Tabelle 7: Die größten Flughäfen der Welt (internationale Passagiere Dezember 2005 – November 2006)

Rang	Name	Land	Passagiere	Veränderung
1	London (LHR)	GB	61,38 Mio.	0,7 %
2	Paris (CDG)	Frankreich	51,55 Mio.	6,0 %
3	Amsterdam (AMS)	Niederlande	45,76 Mio.	4,3 %
4	Frankfurt (FRA)	Deutschland	45,52 Mio.	1,7 %
5	Hong Kong (HKG)	China	43,15 Mio.	8,9 %
6	Singapur (SIN)	Singapur	33,04 Mio.	8,0 %
7	London (LGW)	GB	29,84 Mio.	3,9 %
8	Bangkok (BKK)	Thailand	29,26 Mio.	9,3 %
9	Dubai (DXB)	AE	27,48 Mio.	16,4 %
10	Tokyo (NRT)	Japan	27,47 Mio.	1,7 %
14	London (STN)	GB	20,91 Mio.	8,6 %
17	New York (JFK)	USA	19,44 Mio.	3,5 %
27	Shanghai (PVG)	China	15,91 Mio.	9,3 %

Quelle: verändert nach ACI a (Airports Council International), 15.02.2007.

Wie der Tabelle 7 zu entnehmen ist, erreicht bislang zwar kein festlandchinesischer Flughafen einen Platz unter den 20 größten der Welt nach *internationalem Personenverkehr* gemessen, doch konnte sich Shanghai immerhin auf den 27. Rang vorschieben. Paris, Tokio und Hongkong hingegen verfügen jeweils über einen, London sogar über drei unter den Top 20. New Yorks Flughafen JFK erreicht Rang 17. Jüngsten chinesischen Zeitungsberichten zufolge kam der neue Flughafen im Jahr 2006 auf 17,15 Mio. Flugpassagiere auf internationalen Flügen inkl. 9 Mio. Auslandsfluggäste, womit Pudong im festlandschinesischen Vergleich den ersten Rang einnahm: der Capital International Airport in Beijing (北京首都国际机场) erreichte nur 12,6 Mio. internationale Flugpassagiere, der Baiyun Airport in Guangzhou (广州白云机场) folgte auf dem dritten Rang. Zur Verbesserung der Transitbedingungen verzichtet die Grenzkontrollbehörde in Pudong bei ausländischem Transitverkehr mit

[219] Gu/Tang, 2002, S. 283.

[220] Innovations Report, 27.12.2002.

[221] Shanghai Statistics b, o. J..

Weiterflug innerhalb von 48 Stunden mittlerweile auf ein Visum. [222] Ein Vergleich des gesamten Flugverkehraufkommens lässt allerdings erkennen, dass der Flughafen in Beijing 2006 mit einem *Gesamtpassagieraufkommen* von 48,5 Mio. im internationalen Vergleich den 9. Rang einnehmen konnte, während Shanghais Flughafen Pudong keine Platzierung unter den *World's Busiest Airports 2006* des AIC (Airports Council International) erreichte.[223]

Tabelle 8: Die größten Flughäfen der Welt (internationaler Fracht Dezember 2005 - November 2006)

Rang	Name	Land	Tonnen	Veränderung
1	Hong Kong (HKG)	China	3,57 Mio.	5,8 %
2	Seoul (ICN)	Korea	2,29 Mio.	8,1 %
3	Tokyo (NRT)	Japan	2,24 Mio.	0,2 %
4	Anchorage (ANC)	USA	2,08 Mio.	2,8 %
5	Frankfurt (FRA)	Deutschland	1,99 Mio.	9,2 %
6	Singapur (SIN)	Singapur	1,91 Mio.	5,0 %
7	Shanghai (PVG)	China	1,80 Mio.	13,7 %
8	Taibei (TPE)	Taiwan	1,69 Mio.	0,4 %
9	Amsterdam (AMS)	Niederlande	1,52 Mio.	4,8 %
10	Miami (MIA)	USA	1,51 Mio.	4,2 %

Quelle: verändert nach ACI b (Airports Council International), 15.02.2007.

Was den *internationalen Frachtverkehr* anbetrifft schneidet der neue Flughafen Pudong allerdings mit dem weltweit siebten Platz und der höchsten Wachstumsrate von 13,7 % nur schlechter als die Flughäfen Hongkong und Tokyo ab; Paris, New York und London können dem Vergleich hingegen nicht standhalten (siehe Tabelle 8). Damit kann sich Shanghai mittlerweile im regionalen Wettbewerb als internationaler Cargo-Hub gegen andere Städte Asiens bewähren. Ein Joint-Venture der Shanghai Airlines und der taiwanesischen EVA Air, Shanghai Airlines Cargo International, wurde in der Zwischenzeit gegründet, um auch von Shanghaier Seite am wachsenden Cargo-Markt in China/Asien teilhaben zu können.[224]

Was das Ranking der größten Fluggesellschaften der Welt nach Einkommen anbetrifft, hat bislang keine festlandchinesische Fluglinie den Sprung unter die Top 10 der Welt geschafft (2004: Air China 23., China Southern 31. und China Eastern 38. Platz). Die *Civil Aviation Administration of China* (CAAC) strebt aber an, bis 2020 mindestens drei Fluggesellschaften dort platzieren zu können.[225]

---

[222] People's Daily Online, 08.01.2007.

[223] China Daily, 08.03.2007; ACI, 07.03.2007.

[224] Flight Global, 24.10.2006.

[225] Flight Global, 07.03.2006.

4.2 Seeverkehr

Der Seeverkehr als Transportweg nimmt im Rahmen der globalen Vernetzung eine gewichtige Stellung ein, denn wird das Warengewicht der transportierten Güter als Maßstab genommen, erfolgt die Abwicklung des grenzüberschreitenden Warenhandels zu über 90 % als Seefracht.[226] Der enorme Anstieg im Seefrachtaufkommen bedingt, dass sich einige Häfen in geostrategisch günstiger Lage zu zentralen internationalen Schiffstransportzentren herausgebildet haben. „国际航运中心就是全球货物和旅客流转网络中的主要 节点或枢纽,运送规模、职能覆盖面，功能层次均处于全球流转网络体系的顶端“[227].

Der in gleichweiter Distanz von Europa und Nordamerika gelegene Hafen spielte in der urbanen Entwicklung Shanghais schon früh eine bedeutsame Rolle. „Between the eleventh and fifteenth centuries, […] dredging and canal construction helped to expand the Huangpu River (黄浦江), raising the prospects of Shanghai sited on its west banks, twelve miles from its confluence with the mighty Yangzi and the sea”[228]. Die Öffnung der Stadt als Vertragshafen im November 1943 zementierte schließlich nicht nur Shanghais Aufstieg als „Paris des Ostens“, sondern brachte die Stadt auch in den Besitz eines der größten internationalen Häfen mit Einbindung in den Welthandel und einem Anteil von 70 % am gesamtchinesischen Außenhandel.[229] Der Hafen Shanghais stellt jedoch keinen direkten Seehafen, sondern mit einer Küstenentfernung von ca. 70 km eher einen Nebenflusshafen dar. Aufgrund der Anbindung an den Yangzi bietet sich Shanghai zudem auch als Umschlagplatz für den Küsten- und Flussverkehr an.[230]

Mitte der 1990er Jahre repräsentierte der Hafen Shanghais mit 1,195 Mio. TEU (1994) zwar Chinas größten Containerumschlag und galt mit insgesamt 166 Mio. Tonnen Frachtgut bzw. 22,7 % des gesamten chinesischen Frachtgutaufkommens aller chinesischer Häfen als einer der größten des Landes (1994 überholte Guangdongs Frachtverkehr erstmalig den von Shanghai), allerdings wurden nur 26 Mio. t bzw. 15,7 % der Fracht ins Ausland verschifft, was lediglich 23,5 % der Auslandsfracht Hongkongs (110,64 Mio. t) entsprach.[231] Shanghais Hafen erfüllte damit schon lange nicht mehr seinen früheren Ruf als renommiertem internationalen Transportknoten und fungierte vielmehr als ein Zubringer Hongkongs. Einen Grund dafür stellten die schlechten Verkehrsbedingungen des Shanghaier Hafens aufgrund einer zu geringen Wassertiefe des Huangpu von nur 7 m dar, denn ab einer bestimmten Größe konnten Schiffe (über 25.000 bzw. über 30.000 dwt) den Hafen entweder nur bei hohem Tidenstand oder gar nicht anlaufen. Auch die infrastrukturelle Ausstattung sowie die Effizienz des Hafens ließ Shanghai im regionalen Vergleich zu Hongkong und Singapur rückständig aussehen.[232]

Doch die Facilitäten haben sich inzwischen geändert und Anfang des 21. Jahrhunderts stellt Shanghai mit einem rapide wachsenden Güterumschlag den größten Hafen der Welt nach Tonnenverkehr dar. Im Jahr 2000 konnte

---

[226] BPB, 2006, S. 17.

[227] Vgl. 韩 2006, S. 47.

[228] Vgl. MacPherson, 1996, S. 496.

[229] Eberstein, 2003, S. 672 f..

[230] Schubert, 2001, S. 225.

[231] Sung, 1996, S. 174; Knopf, 1998, S. 2.

[232] Sung, 1996, S. 174; Knopf, 1998, S. 3 f..

erstmals die 200 Mio.-Marke überschritten werden und bis 2005 hat sich der Frachtverkehr auf insgesamt 443,3 Mio. t verdoppelt. Singapur kam im gleichen Jahr auf 423 Mio. t, gefolgt von Rotterdam und Shanghais Inlandskonkurrenten Ningbo und Guangzhou. Hongkong erreichte mit 230 Mio. t lediglich den siebten Rang. Im Ranking der größten Containerhäfen der Welt musste Shanghai mit 18,08 Mio. TEU im Jahr 2005 und einer Wachstumsrate von 24.3% allerdings noch seine Rivalen Singapur und Hongkong den Vortritt lassen (siehe Tabelle 9).[233]

Tabelle 9: Die weltweit größten Häfen (2005)

Hafen	Land	Rang	Durchlauf (Mrd. TEU)	Umschlag (Mrd. t)	Rang
Singapur	Singapur	1	23,20	423,0	2
Hongkong	China	2	22,48		
Shanghai	**China**	**3**	**18,08**	**443,0**	**1**
Shenzhen	China	4	16,20		
Busan	Korea	5	11,84		
Rotterdam	Niederlande			370,2	3
Ningbo	China			268,6	4
Guangzhou	China			250,9	5

Quelle: verändert nach Container Management, 2006, S. 6; Port of Rotterdam, 2006.

Ermöglicht wurde dieser erneute steile Aufstieg in die Weltspitze der Entrepôt durch ein umfangreiches Modernisierungs- und Entwicklungskonzept, welches nicht nur darauf abzielte, die Qualität der vorhandenen Ressourcen zu erhöhen, sondern zugleich auch völlig neue Kapazitäten zu generieren. Dazu gehörten zum einen die Erweiterung des Kohlehafens Luojing sowie die Modernisierung bestehender Transportgebiete für Container, Getreide und Kohle am bisherigen Standort.[234] Zum anderen wurde bereits ab 1993 an der dem Meer zugewandten Seite Pudongs in der neuen Freihandelszone Waigaoqiao mit dem Bau eines neuen Tiefsee-Hafenareals begonnen, welches sich über 1,63 km² erstrecken und über eine Wassertiefe von 13 Metern verfügen soll. Vier Containerschiffe mit jeweils 4.000 TEU sollen hier simultan abgewickelt werden.[235] Nach vollständigem Ausbau, welcher für 2020 geplant ist, soll die jährliche Frachtkapazität ca. 50,4 Mio. t erreichen. 2005 bewältigte Waigaoqiao ein Frachtaufkommen von 106,47 Mio. t bzw. im Containersektor einen Durchlauf von 12,724 Mio. TEU.[236]

[233] People's Daily Online, 30.12.2005; Container Management, 2006, S. 6; Port of Rotterdam, 2006.

[234] Krieg, 1998, S. 520.

[235] Schubert, 2001, S. 226.

[236] Pudong New Area, o. J.; Shanghai Pudong, 04.02.2006.

Da dieser Standort allerdings ebenfalls durch Sedimentablagerungen des Yangzi in seiner Funktionalität langfristig eingeschränkt sein wird, hat sich die Regierung für ein weiteres kostspieliges Hafenprojekt entschieden, welches ca. 50 km südlichöstlich von Shanghai in der Bucht von Hangzhou auf der Inselgruppe Yangshan realisiert wird.[237] Nur ca. 27,5 km von der neuen Hafenstadt Luchaogao im Bezirk Nanhui an der Shanghaier Küste entfernt und in direkter Nähe zu den internationalen Schifffahrtsrouten bietet dieser Standort mit einer Mindestwassertiefe von 15 - 16 Metern ideale Bedingungen zur Frachtabwicklung auch von Supercontainerschiffen der neuen Generation mit über 10.000 TEU Fassungsvermögen. Eine Verbindung zum Festland ist über die neue Donghai-Meeresbrücke sichergestellt, welche über eine Länge von 32,5 km mit beidseitig dreispuriger Fahrbahn den neuen Hafen innerhalb einer Autostunde an Pudong anbindet. 2005 erfolgte die Öffnung des ersten Kaiabschnitts von 1.600 m mit fünf Container-Entladestellen, welche eine Abwicklung von ca. 2,2 Mio. TEU ermöglichen.[238] Als Betreiber fungiert derzeit die Shanghai International Port (Group) Co., welche sich im Verhältnis 7 zu 3 aus der Stadt Shanghai und der staatlichen China Merchants Holding zusammensetzt.[239] Zur Realisierung des zweiten Bauabschnitts hatte sie sich in Form eines Joint-Ventures mit Hutchison Port Holdings, APM Terminals, COSCO sowie der China Shipping Group zusammengeschlossen; diese Phase sah den Ausbau von vier weiteren Container-Anlegern und eine Kaiverlängerung um 1,400 m vor; im Dezember 2006 wurde das neue Areal für den Verkehr freigegeben und vergrößert die Durchlaufkapazität um weitere 2,1 Mio. TEU jährlich. Bei geplanter Fertigstellung im Jahr 2020 soll der Hafen insgesamt über 50 Container-Anleger für eine Kapazität von jährlich 25 Mio. TEU verfügen.[240] Zur Festigung Shanghais Bedeutung als Hauptseehafen des Festlandes und als einer der wichtigen Transithäfen Asiens ist das Areal Yangshan zum ersten offiziellen Zollfreihafen der VRCh erklärt worden. Das gegenüberliegende Festlandgebiet wird zudem als neue Hafenlogistikzone ausgebaut und bietet sich für neue Investitionstätigkeiten des Auslands an.[241]

Auf Basis dieser Erweitungsmaßnahmen konnte Shanghai Ende 2005 insgesamt 1.128 Anlegeplätze registrieren, davon 124 für 10.000-Tonner und 28 für Containerschiffe.[242] Insgesamt bedient der Hafen Shanghai mittlerweile 16 internationale Containerschiffsrouten und unterhält Handelsverbindungen zu über 500 Häfen bzw. 200 Ländern und Regionen weltweit. Hinzu wurden Partnerschaften zu mehreren großen internationalen Häfen aufgebaut wie Osaka und Yokohama (Japan), New Orleans, New York (USA), Marseille (Frankreich).[243]

---

[237] Gipouloux, 2001, S. 10; CGSSCS, 2003.

[238] People's Daily Online, 25.05.2005; CGSSCS, 2003.

[239] BFAI, 13.06.2006.

[240] HPC, 2005; China Daily, 11.12.2006; CGSSCS, 2003.

[241] BFAI, 13.06.2006.

[242] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[243] Shanghai Statistics a, o. J..

5 Shanghai als Zentrum für Bildung, Forschung und Tourismus

5.1 Bildung und Forschung

Eine Umfrage unter ausländisch finanzierten Unternehmen in Shanghai aus dem Jahr 1994 ergab, dass bereits damals eine der wichtigsten Kriterien für die Wahl der Stadt als Investitionsstandort die hohen technischen Fertigkeiten der lokalen Arbeitskräfte sowie das hohe städtische Technologiepotential bildeten.[244]

Was den Bereich der Bildung anbetrifft zählt Shanghai schon lange zu den Spitzenstädten mit dem höchsten Niveau. Seit dem späten 19. Jh. zeichnete sich die Stadt nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht als landesweit führend, sondern war auch im Bildungswesen durch Einfluss der Kolonialmächte anderen Städten weit voraus. 1905 wurde das traditionelle konfuzianische Prüfungssystem beseitigt und in Shanghai ein modernes Schulsystem errichtet.[245] Zum Zeitpunkt der Gründung der VR China im Jahr 1949 stellte Shanghai dann mit 41 höheren Schuleinrichtungen 20 % der landesweit 205 Institutionen, obwohl die Einwohnerzahl der Stadt nur 1,43 % der nationalen Bevölkerung entsprach. „[The city] inherited an education system which, though weak by today's standards, was way ahead the rest of China. The headstart paved the way for expansion … Enrolment registered a rising trend over the years".[246] Dieser Entwicklung folgend konnte die allgemeine sechsjährige Grundschulbildung in Shanghai im Stadtgebiet schon 1958, in den peripheren Gebieten dann 1983 realisiert werden. Auch bei der Einführung der Sekundarschulbildung war sie bei den Vorreitern; 1964 genossen bereits 20 % den Besuch einer weiterführenden Schule, bis Anfang der 1980er stieg die Quote auf mehr als 50 %.[247] Zum Ende der 1980er Jahre war die neunjährige Schulbildung in Shanghai schließlich obligatorisch; andere Gebiete in China haben diese Vorgaben aus dem landesweiten Gesetz von 1986 erst zum neuen Jahrtausend erreicht. Die Abschaffung der Übergangsprüfungen zur Sekundarschule spiegelt das hohe einheitliche Niveau der Schulen in Shanghai wider. Die neuen bildungspolitischen Maßnahmen konzentrieren sich derzeit auf die Ausweitung einer 12-jährigen Schulzeit sowie die gesamthafte Verbesserung der Lehrqualität.[248] 2005 gab es insgesamt 535.000 Schüler an insgesamt 640 Grundschulen. Von den 966 Sekundarschulen waren 81 spezialisierte Schulen mit 136.700 Schülern, 37 Berufsschulen mit 57.600 Schülern und 41 technische Schulen mit 28.500 Schülern. Die 770.200 Schüler der regulären Sekundarschulen verteilten sich im Verhältnis 6 zu 4 auf die 477 Schulen der Sekundarstufe I bzw. die 330 Schulen der Sek. II. Diese Daten beschränken sich auf die öffentlichen Bildungseinrichtungen.[249]

Auf dem Gebiet der Tertiärbildung verfügt die Stadt mit gegenwärtig 60 Hochschulen, 442.620 eingeschriebenen Studenten (ca. 2,5 % der Bevölkerung der Stadt) und 103.435 Absolventen im Jahr 2005 über eine ausgezeichnete wissenschaftliche Grundlage und hat nach Beijing (北京) und Tianjing (天津) die dritthöchste Studentenzahl pro 100.000 Einwohnern.[250] Eine genaue Aufgliederung nach Hochschularten lässt sich Tabelle 10 entnehmen.

---

[244] Nyaw, 1996, S. 256.

[245] Staiger b, 2006, S. 107.

[246] Vgl. Mak/Lo, 1996, S. 377.

[247] Mak/Lo, 1996, S. 378 f..

[248] Staiger b, 2006, S. 107.

[249] SMSB 2006 (Online-Ausgabe).

[250] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

Tabelle 10: Hochschullandschaft Shanghai 2005

Art der Hochschule	Anzahl	Eingeschriebene Studenten	Absolventen	Vollzeitlehrkräfte
Allgemeinbildend	3	68.946	16.319	7.522
Naturwissenschaft/Technik	24	182.519	41.609	12.317
Agrar/Forst	2	15.495	4.163	949
Medizin/Pharmazie	2	4.302	683	378
Pädagogik	2	35.755	8.043	3.163
Sprachwissenschaft/Literatur	2	13.019	3.588	864
Wirtschaft/Finanzen	17	86.809	19.958	4.319
Politik/Rechtswissenschaft	3	13.871	3448	1.095
Sport	1	3.932	929	374
Kunst	4	7.800	1.315	834
GESAMT	**60**	**442.620***	**10.3435***	**31.815**

* Bei Addition der Spaltenwerte erhält auch die Originalquelle als Ergebnis nicht die angegebene Gesamtzahl.

Quelle: übersetzt nach SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

Ein Vergleich über die letzten sechzehn Jahre lässt erkennen, dass die Zahl der immatrikulierten Studenten rapide zugenommen hat (1990: 121.300; 2005: 442.600). Entsprechend hat auch die Zahl der Absolventen eine Steigerung erreicht. Im internationalen Kontext verfügen die Shanghaier Universitäten über zahlreiche Kontakte zu ausländischen Hochschulen.

Dennoch hat sich die Zahl der im Ausland studierenden Shanghaier Studenten in den letzten vier Jahren von 13.150 (2002) auf 8.783 (2005) reduziert. Im Gegensatz dazu hat sich aber im gleichen Zeitraum die Anzahl der ausländischen Studenten an den Shanghaier Hochschulen nahezu verdoppelt (2002: 7.471; 2005: 13.691), was die Beliebtheit der Metropole auch bei jungen Menschen unterstreicht.[251]

Die *Fudan*-, *Jiaotong*- sowie *Tonji-Universität* stellen die drei bekanntesten Shanghaier Bildungseinrichtungen des Tertiärsektors dar und zählen zu den elf Hochschulen der Stadt, die in das Mitte der 1990er Jahre von der Zentralregierung ins Leben gerufene *Projekt 211* aufgenommen wurden. Dieses Projekt hat sich als Ziel die Anhebung des Niveaus der Hochschulbildung und im Besonderen die Erhöhung der Anzahl der Eliteuniversitäten gesetzt.[252]

[251] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[252] Staiger b, 2006, S. 108 f..

Als älteste der drei Universitäten wurde die *Jiaotong-Universität* (上海交通大学) bereits 1896 als *Nanyang Public School* errichtet. Erst in den 1950er Jahren erfolgte die Umstrukturierung auf Ingenieurswissenschaften unter dem aktuellen Namen. Als eine der Schlüsseluniversitäten wird sie gemeinschaftlich vom Bildungsministerium und der Stadt Shanghai geführt. 20 Fakultäten sowie 14 staatliche Schlüssellaboratorien mit insgesamt ca. 36.000 Studenten werden dort beherbergt.[253] Die *Fudan-Universität* (上海复旦大学) gilt als eine der renommiertesten Hochschulen des Landes. Sie wurde 1905 unter dem Namen *Fudan Public School* (复旦公学) gegründet und 1917 mit Einführung eines entsprechenden Studienprogramms in *Fudan-University* umbenannt. Im Jahr 2000 wurde die *Medizinische Universität* der *Fudan* angeschlossen, sodass die Universität nun über 17 Fakultäten mit 66 Abteilungen, vier weitere unabhängige Abteilungen, 126 Forschungszentren sowie fünf staatlich geförderte Schlüssellaboratorien verfügt.[254] 2004 waren dort insgesamt ca. 27.000 Vollzeit- und ca. 2.250 Auslandsstudenten eingeschrieben sowie 2.201 Lehrkräfte bzw. Wissenschaftler beschäftigt.[255] Die *Tongji-Universität* (同济大学), ebenfalls eine direkt dem Bildungsministerium unterstellte Schlüsselschule, ging aus der von Deutschen 1907 gegründeten Medizinschule *Tongji German Medical School* mit später angeschlossener Sprachen- und Technikschule hervor. Als neben *Fudan* eine der drei Gesamthochschulen Shanghais (Comprehensive University) umfasst sie über 41.000 Studenten sowie 4.200 Lehr- und Forschungskräfte in den Bereichen Ingenieurs, Natur-, Geistes- und Wirtschaftswissenschaften, Medizin, Management und Jura. Darüber hinaus gilt sie als eines der wichtigsten Forschungszentren des Landes mit ebenfalls fünf staatlichen Schwerpunkt-Laboratorien.[256]

Mit der *Fudan-* und *Jiaotong-Universität* genießen zwei der elf Shanghaier Hochschulen darüber hinaus eine noch weitergehende finanzielle und strukturelle Unterstützung im Rahmen des staatlichen *Projekts 985*, um auch international mit den Spitzenuniversitäten der Welt mithalten zu können.[257] Beide lassen sich auch im *Top 500 World Universities-Ranking* 2005, welches von der *Jiaotong-Universität* unter mehr als 2.000 Universitäten auf Basis eines Indikatorenmixes aus Leistungen in Wissenschaft und Forschung wie Nobelpreisträger oder Publikationen in renommierten Fachzeitschriften vorgenommen wurde, neben sechs anderen chinesischen Universitäten wieder finden, allerdings nur in der Gruppe der 301 - 400 besten. Auf nationaler Ebene erreichen die beiden Universitäten in Peking, *Qinghua* (清华大学) und *Peking-Universität* (北京大学) die Plätze eins und zwei, die *Fudan* erreicht Platz 3, dann folgen die *Nanjing-* (南京大学), die *Shanghai Jiaotong-Universität* sowie die Pekinger Universität für Wissenschaften und Technik Chinas (中国科学技术大学).[258] Auch in verschiedenen chinesischen Rankings erscheinen die beiden Shanghaier Universitäten stets unter den zehn besten.[259]

---

[253] Shanghai Jiaotong University, 2006.

[254] Fudan University, 2003.

[255] 复旦大学, 2006/2007.

[256] Tongji University, o. J..

[257] Staiger b, 2006, S. 108 f..

[258] Shanghai Jiaotong University, 2005.

[259] 新浪考试 o. J.; 教育频道 o. J..

Tabelle 11: Städtevergleich Hochschulranking (Shanghai Jiaotong University 2005) [260]

Stadt	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Gruppe 6	Gesamt
Hongkong				3	2		**5**
London	3			2	2		**7**
New York	2		1	1		1	**5**
Shanghai					2		**2**
Singapur		1			1		**2**
Tokyo	1			1	4	1	**7**

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Shanghai Jiaotong University, 2005.

Die Zeitschrift *The Times* nimmt in ihrem *The Times Higher Education Supplement* aufgrund kritischer Anmerkungen zum Ranking der *Jiaotong-Universität*, u.a. im Hinblick auf die hohe Gewichtung von Nobelpreisen, ein eigenes Ranking *The world's top 200 universities* 2006 vor, in welchem die chinesischen Universitäten insgesamt, und insbesondere auch die aus Shanghai, im Vergleich wesentlich besser abschneiden. Mit der *Beijing-* (2006: Rang 14; 2005: Rang 15) und *Qinghua-Universität* (2006: Rang 28; 2005: Rang 62) erneut auf den vorderen Plätzen zusammen erreichten auch die *Fudan-* (2006: Rang 116; 2005: Rang 72) sowie die *Shanghai Jiaotong* (2006: Rang 179; 2005: Rang 169) den Sprung unter die besten 200 weltweit. Mit 60 % liegt in diesem Ranking der Schwerpunkt stark auf der Qualität der Forschung (40 % peer review, 20 % citations per faculty); als weitere Kriterien fungieren die Arbeitsfähigkeit von Graduierten, die internationale Perspektive sowie die Qualität der Lehre.[261]

Tabelle 12: Städtevergleich Hochschulranking (The Times Higher Education Supplement 2006) [262]

Stadt	Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gesamt
Hongkong	3		1	**4**
London	6			**6**
New York	2		1	**3**
Shanghai		1	1	**2**
Singapur	2			**2**
Tokyo	1	2	1	**4**

Quelle: eigene Zusammenstellung nach TTHES, 06.10.2006.

[260] Die Gruppenzuordnung leitet sich wie folgt ab: Gruppe 1: Rang 1 - 100, Gruppe 2: Rang 101 - 152, Gruppe 3: Rang 153 - 202, Gruppe 4: Rang 203 - 300, Gruppe 5: Rang 301 - 400, Gruppe 6: Rang 401 - 500).

[261] TTHES, 06.10.2006.

[262] Die Gruppenzuordnung ist identisch mit Tabelle 11.

Betrachtet man die beiden Universitäts-Ranglisten bezogen auf die den Tabellen 11 und 12 ausgewählten Städte, wird deutlich, dass Shanghai gemeinsam mit Singapur jeweils die geringste Anzahl an Spitzenuniversitäten aufweist. Darüber hinaus lässt sich ablesen, dass bislang keine der Shanghaier Universitäten einen Platz unter den besten 100 erringen konnte, während London, New York und Tokyo hingegen in beiden Tabellen über mindestens eine Hochschule in der Gruppe 1 verfügen.

Ein weitergehender Vergleich der Tabellen ist neben den verschiedenen Jahrgängen auch aufgrund der unterschiedlichen Indikatoren und Gewichtungen innerhalb der Rankings nicht möglich.

Darüber hinaus kann noch auf ein weiteres Ranking verwiesen werden, welches von der *Financial Times* mit ausschließlicher Konzentration auf den Vergleich von Business Schools durchgeführt wird. Die 1994 gemeinschaftlich von der Europäischen Union der VR China in Shanghai errichtete *China Europe International Business School* (CEIBS -中欧国际工商学院) hat sich im internationalem Kontext im Verlauf der letzten vier Ausgaben zu einem leistungsstarken Vorzeigeobjekt nicht nur für die Region Asien-Pazifik, sondern auch weltweit entwickelt: nahm die CEIBS 2004 noch global den 53. Rang ein, kletterte sie im *Global MBA Rankings 2007* Top 100 auf den 11. Platz und ließ dabei namhafte Einrichtungen hinter sich. Noch keine andere asiatische Business-School hat bislang ein vergleichbar gutes Ergebnis in den zahlreichen MBA-Rankings erreichen können. Zur Erstellung der Rangliste wurden Einkommen, Beschäftigung und Karriereaussichten, Internationalität, Koedukationsquote sowie Ideengenerierung berücksichtigt.[263]

Die Ergebnisse der beiden ersten Erhebungen für die nationale Ebene spiegeln auch die Schlussfolgerungen einer Untersuchung des *Institute of Finance and Trade Economics* (财政与贸易经济研究所) der *Chinese Academy of Sciences* (CAS - 中国科学院) aus dem Jahr 2004 wider. Demnach präsentiert sich Shanghai u.a. im Hinblick auf Wirtschaftsleistung, städtische Infrastruktur, und Industrialisierungsgrad als landesweit führend, im Bereich der Wissenschaft und Technik muss die Stadt allerdings Beijing aufgrund seiner Mehrzahl an international renommierten Universitäten (im Ranking Qinghua- und Peking- Universität sowie die Universität für Wissenschaft und Technik Chinas), Forschungsinstitute sowie internationalen Forschungs- und Entwicklungszentren den Vortritt lassen.[264] Derzeit lassen sich in Shanghai 817 Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen (266 staatliche Institute, 326 Institute von Hochschulen sowie 225 Institute großer und mittelgroßer Unternehmen) finden (Stand: 2005). Im Vergleich zu den 1990er Jahren hat sich damit ihre Gesamtzahl reduziert. Zu erwähnen ist allerdings, dass die Ausgaben für Forschung & Entwicklung im gleichen Zeitraum stetig erhöht wurden; sie beliefen sich zuletzt im Jahr 2005 auf RMB 2.137,7 Mrd.[265]. Die CAS als wichtigste akademische Einrichtung in China und eines der führenden Forschungszentren in den Bereichen Naturwissenschaften, Technologie und Hightech-Innovationen hat neun ihrer Institute in Shanghai situiert, womit die Stadt nach Peking den zweitwichtigsten Standort der Akademie bildet. Besonders das Shanghaier Institut für Biowissenschaften der CAS mit ebenfalls neun Unterinstituten ist aufgrund seiner internationalen Bekanntheit u.a. im Bereich der Genforschung hervorzuheben.[266]

---

[263] Financial Times, 2007; People's Daily Online, 28.01.2005.

[264] People's Daily Online, 03.03.2004.

[265] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[266] Staiger b, 2006, S. 110 f.; Chinese Academy of Sciences, o. J..

Die Shanghaier Regierung hat sich zudem als Ziel gesetzt, speziell die Ansiedelung von ausländischen Forschungs- & und Entwicklungszentren (F&E-Zentren) zu fördern, um die Stadt in ein internationales F&E-Zentrum und „…张江高科技园区也将成为亚洲的硅 谷“[267]. Eine entsprechende Richtlinie (Suggestions of Shanghai Municipality to Encourage Foreign Capital to Establish Research and Development Institutions) ist zu diesem Zweck bereits erlassen worden. Diese sieht die Gründung von F&E mit ausländischem Kapital in Form von Joint-Ventures, Cooperative Venture und WFOE oder in Form einer Forschungsabteilung in einem FIE vor. Als Anreizmittel werden erneut steuerliche Begünstigungen z. B. bei Import von Ausrüstungsmaterialien gewährt. Gründungsvoraussetzung ist ein Investitionsvolumen von mind. US-$ 2 Mio. sowie ein Personalanteil in der Forschung und Entwicklung von mind. 80 %.[268]

Um ihren Status als modernes und wettbewerbsfähiges Wissenschafts- und Technologiezentrum zu erhöhen, hat die Lokalregierung Shanghais 2004 zudem eine neue Direktive unter dem Motto *Wissenschaft und Bildung für eine prosperierende Stadt* (科教兴市) verabschiedet, mit der die Stadt bis 2010 zu einem Zentrum für Wissenschaft, wissenschaftliche Dienstleistungen und Hightech weiter ausgebaut werden soll. Eine im gleichen Jahr initiierte Plattform öffentlicher Dienstleistungen für die Forschung und Entwicklung Shanghais dient als Unterstützung der Diffusion von Forschungsressourcen mit Zugriff auf Literatur, Datenbanken etc..[269]

5.2 Tourismus

Entsprechend den Einschätzungen des Präsidenten des *Word Travel & Tourism Councils* (WTTC) hat China das Potential, innerhalb der nächsten zehn Jahre zur zweitgrößten Wirtschaftsmacht im Reise- und Tourismus-Bereich aufzusteigen.[270] Neben Indien wird die VR China mit einem erwarteten Anstieg der Tourismusnachfrage im Zeitraum von 2007 bis 2016 von durchschnittlich 8,7 % gegenüber einem weltweiten Anstieg von nur 4,5 % folglich als *der* neue Tourismusmarkt der Zukunft gehandelt. Im Inbound-Tourismus sieht man China gar bis 2020 zum am stärksten frequentierten Reiseland der Welt avancieren. Für das Jahr 2006 prognostizierte *Visa International Asia Pacific* China bereits höhere Einnahmen in der Tourismusbranche als Thailand und rechnet damit, dass Beijing als Austragungsort der Olympischen Spiele 2008 einen Besucheransturm von ca. 4,4 Mio. ausländischer und 96 Mio. inländischer Touristen zu bewältigen haben wird.[271]

Neben der Hauptstadt bildet Shanghai aufgrund seines Status als gegenwärtig größte Metropole Chinas und seiner schillernden berühmt-berüchtigten Vergangenheit in den Goldenen Jahren zu Beginn des 20. Jahrhunderts den zweiten zentralen Anziehungspunkt für Touristen aus dem Ausland. Laut Zeitungsbericht erreichte die Stadt im Jahr 2006 sogar einen neuen Besucherhöhepunkt und konnte mit mehr als 6 Mio. Gästen aus dem Ausland Beijing als stärksten Tourismusmagnet hinter sich lassen.[272]

---

[267] Vgl. 白/黄 2004, S. 186.

[268] SMERT c, o. J.; Fei, 2006, S. 78 f..

[269] Fei, 2006, S. 69 f..

[270] Baumgarten, 27.04.2006.

[271] BFAI, 18.10.2004 bzw. 23.06.2006.

[272] China Daily, 01.02.2007.

Das moderne Shanghai ist international besonders wegen seiner schnell wachsenden und futuristisch geprägten Hochhaus-Silhouette von Pudong bekannt. Neben dem 1995 fertig gestellten 468 m Oriental Pearl TV Tower (东方明珠广播电视塔) zieht vor allem der pagodenartig geformte Jin Mao Tower (金茂大厦), ca. 421 m und derzeit der fünfthöchste Wolkenkratzer der Welt, mit seiner imposanten Architektur ausländische Touristen an. Als weiteres Gigantprojekt ist das Shanghai World Financial Center (上海环球金融中心) bereits im Bau.[273] Am Uferboulevard Bund stehen als Vermächtnis der Kolonialmächte noch etwa 20 repräsentative Bauwerke der Zwischenkriegszeit wie das kuppelgekrönte Gebäude der Shanghai Pudong Development Bank oder das Seezollamt mit dem Glockenturm Big Ching. Ein 650 m² Modell im Maßstab 1:500 in der Urban Planning Exhibition Hall (上海市规划展示馆) am Volksplatz (人民公园) lässt die Visionen der Shanghaier Stadtplaner für das Jahr 2020 erahnen.[274]

Die Beliebtheit Shanghais als Hauptreisedestination Chinas lässt sich auch anhand der gestiegenen Besucherzahlen ablesen. 1992 noch reisten nur 1,253 Mio. ausländische Touristen nach Shanghai; Gäste aus Asien (Japan 29,74 %, Macao, Taiwan und Hongkong zusammen 35,49 %) stellten dabei die größte Gruppe dar, gefolgt von Gästen aus den USA (6,14 %). Im Durchschnitt besuchten damals 3.433 ausländische Touristen am Tag die Stadt.[275] Bis Ende der 1990er Jahre verzeichnete die Stadt ein moderates Wachstum; 1999 erreichte der Touristenzulauf 1,657 Mio. Gäste mit ca. 4.539 Gästen am Tag. Die regionale Verteilung blieb relativ konstant.[276] In den letzten Jahren hat der Zustrom ausländischer Touristen jedoch deutlich zugenommen und erreichte im Jahr 2005 mit 5.714 Mio. Gästen fast den fünffachen Wert im Vergleich zum Jahr 1992. Auch der tägliche Besucherdurchschnitt liegt mit 15.654 bedeutend höher. Hinsichtlich der Herkunftsregionen hat sich keine besondere Veränderung im Zeitablauf ergeben, 2005 dominierten weiterhin die asiatischen Länder mit einer annähernden Gleichverteilung der Besucher aus Japan (20,96 %) und der Besucher aus Hongkong, Macao und Taiwan (20,84 %), gefolgt von US-Amerikanern (7,79 %) und Deutschen (3,56 %). Bemerkenswert ist jedoch der hohe Anteil taiwanesischer Gäste, die allein 12,34 % ausmachten.[277]

Entsprechend verändert hat sich auch die Ausstattung der Stadt mit klassifizierten Hotels. Standen den ausländischen Touristen 1992 lediglich 72 Hotels zur Auswahl (davon sieben 5-Sterne-, neun 4-Sterne und 27 3-Sterne-Hotels), hat sich deren Anzahl bis Ende 2005 mit 351 ebenfalls fast verfünffacht (davon 25 5-Sterne-, 41 4-Sterne- und 131 3-Sterne-Hotels). Die Zahl der klassifizierten Hotelzimmer beläuft sich derzeit auf 61.800, insgesamt gibt es in Shanghai 125.700 Zimmer.[278] Fast alle großen Hotelnamen sind inzwischen mit mindestens einer Präsenz in Shanghai vertreten, u.a. Hyatt (金茂君大酒店) im Jin Mao Tower, Hilton (静安希尔顿酒店), Crowne Plaza (上海银星皇冠酒店), Radisson (雷迪森广场兴国宾馆), Four Season (上海四季大酒店), Ritz-Carlton (波特曼丽嘉酒店) und Inter Continental (上海锦江汤臣洲际大酒店). Das Hilton Shanghai, welches 1988 das erste in China eröffnete Luxushotel einer weltweiten Kette repräsentierte, bekam ausgezeichnet als

[273] Schüller/Diep, 2001, S. 1115; Emporis, 2007 bzw. o. J..

[274] Merian, 2003, S. 10 f..

[275] SMSB, 1993, S. 310.

[276] SMSB, 1999, S. 120.

[277] SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

[278] SMSB, 1993, S. 311 f. bzw. 2006 (Online-Ausgabe).

vertrauenswürdigstes Hotel in China den Reader's Digest Trusted Brands Awards 2006 verliehen.[279] Zudem zeigen viele internationale Hotelketten aufgrund sehr guter Gewinnaussichten auch im Zuge der anstehenden Weltausstellung ein immer stärkeres Expansionsinteresse und beabsichtigen, hohe Investitionen zur Errichtung neuer Häuser in Shanghai zu tätigen – wie die Carlson Hotel Group, welche derzeit drei Radisson Hotels in der Stadt betreibt, die InterContinental Group, die eine Erweiterung ihres bisherigen Portfolios von acht auf mindestens 13 Häuser vorsieht, oder auch Starwood Hotels & Resorts Wordwide. Die Shanghai Municipal Commission erwartet darüber hinaus einen Bedarf von 400.000 Hotelbetten im Jahr 2010, fast doppelt so viele wie Shanghai im Jahr 2005 zu bieten hatte (240.500 Betten, darunter 103.500 in klassifizierten Hotels).[280]

In regionaler Konkurrenz hat sich auch die Tourismuskommission Hongkongs als Ziel gesetzt, „ … to establish and promote Hong Kong as Asia's premier international city, a world-class destination for leisure and business"[281]. 25,25 Mio. Gäste konnte die Sonderverwaltungsregion im Jahr 2006 begrüßen; abzüglich der 13,59 Mio. Besucher vom Festland Chinas immer noch ein bedeutend höheres Touristenaufkommen als in der Yangzi-Metropole. Allerdings weist Hongkong mit nur 126 Hotels und insgesamt 47.128 Zimmern im Vergleich zu Shanghai eine deutlich geringere Anzahl von Unterkunftsmöglichkeiten für ausländische Touristen auf.[282] Einer aktuellen Untersuchung zufolge stellen die Zimmerpreise in Hongkong derzeit die höchsten in Asien dar, Shanghai mit den höchsten Preisen für Festland-China folgt nach Tokio an dritter Stelle.[283]

Auf internationaler Ebene präsentiert sich die britische Hauptstadt London als weltweit beliebtes touristisches Reiseziel und offenbart im Vergleich zu Shanghai eine grundsätzlich höherwertige Tourismusinfrastruktur. Nach gegenwärtigem Stand (2006) stehen in der europäischen Metropole bereits 564 star-rated Hotels mit 83.382 Zimmern bzw. 165.846 Betten zur Verfügung, darunter allein 56 5-Sterne- sowie 173 4-Sterne-Hotels.[284] Auch im Hinblick auf die Anziehungskraft ausländischer Touristen liegt London mit 13,8 Mio. Gästen im Jahr 2005 deutlich über Shanghai. Dabei ist auch eine leicht breiter gefächerte regionale Herkunft der Besucher erkennbar: als größte Nationalität ist die USA mit 17 % vertreten, es folgen Frankreich mit 10 % und Deutschland mit 9 % – Shanghais ausländische Touristen reisen hingegen zu 20 % aus Japan und zu 20, 84 % aus Hongkong, Macao und Taiwan an.[285]

---

[279] China Economic Review, 27.02.2007.

[280] China Daily, 26.02.2007.

[281] Vgl. Hong Kong Tourism Commission, 08.02.2007.

[282] Hong Kong Tourism Commission, 08.02.2007.

[283] China Daily, 26.02.2007.

[284] Visit London, 2006.

[285] Visit London, 2007; SMSB, 2006 (Online-Ausgabe).

6 Auswertung

6.1 Reichweitenanalyse

Global Cities werden als die Schaltzentralen der Weltwirtschaft verstanden; in ihnen konzentrieren sich Entscheidungskompetenzen, Steuerungselemente und Informationsflüsse. Eine *Global City* kann Standort für transnationale Unternehmen, Börsenplatz, Verkehrsknotenpunkt, Wissenschaftshochburg oder alles zugleich sein. Die Studien zur *Global City-Diskussion* legen offen, dass nicht jede *Global City* auch eine *Megacitys* im Sinne einer Stadt mit gewisser Einwohnerzahl sein muss, anders herum erhält nicht jede *Megacity* den Status einer *Global City*. [286] Shanghai als größte *Megacity* Chinas hat sich dank steigendem Wirtschaftswachstum und hohen Investitionsraten in den letzten fünfzehn Jahren von einer rückständigen Großstadt in eine pulsierende Metropole entwickelt. Für die Zukunft strebt das ehemalige *Paris des Orients* an, *die* Stadt in Asien bzw. das neue *New York des Orients* mit *Pudong als Manhattan* zu werden und besonders die lokale Konkurrenz Hongkong zu überragen. Darüber hinaus soll die Bedeutung der Stadt in Hinblick auf Wirtschaft, Finanzen, Handel und Verkehr den Rang eines Zentrums von internationalem Niveau annehmen, um so auch den Vergleich im weltweiten Städteranking bestehen zu können.

Diese Arbeit hatte sich entsprechend als Ziel gesetzt, der Frage nachzugehen, in welchem Umfang Shanghai bereits in globale Prozesse eingewoben ist, um für die genannte Positionierungsstrategie der Stadt eine Ausgangsbasis formulieren zu können. Dazu ist zum einen der Entwicklungsprozess der Stadt seit Anfang der 1990er Jahre in den drei Bereichen Wirtschaft, Verkehr und Wissenschaft/Tourismus anhand ausgewählter Indikatoren nachgezeichnet sowie zum anderen zur Bewertung des Einbindungsniveaus in komparativen Gegenüberstellungen ein systematischer Abgleich des gegenwärtigen Potentials der Stadt Shanghai mit dem Status quo anderer (potentieller) *Global Cities* vorgenommen worden. Im nun folgenden Schritt werden noch einmal die Ergebnisse der Bereichsanalysen kurz zusammengefasst und der Versuch unternommen, die jeweilige funktionale Reichweite des Potentials im Sinne einer Abstufung von global, regional und national zu verorten.

Die Wirtschafts- und Finanzkraft der Stadt hat seit 1990/1992 eine enorme Aufwertung erfahren. Dank niedriger Lohnkosten, hohem Bildungsniveau und dem Status als Markteintrittsplattform in den riesigen chinesischen Absatzmarkt hat sich Shanghai als ein bedeutender Empfänger ausländischer Direktinvestitionen etabliert. Ein Blick auf die Herkunft der Investitionsgeber offenbart eine weiterhin starke regionale Dominanz der asiatischen Länder, auf globaler Ebene treten die USA und Deutschland hervor. Als Folge gesteigerter Investitionstätigkeit hat sich die Stadt auch zu einem bedeutenden Produktionsstandort ausländischer Unternehmen in China entwickeln können. Zahlreiche TNU haben in den Entwicklungszonen der Stadt, angelockt durch steuerliche Vergünstigungen und erfolgreiche lokale Infrastrukturmaßnahmen, große Basen für Produktion und Montage errichtet, die sowohl für den inländischen Markt als auch für internationale Absatzmärkte produzieren. Wird der hohe Beitrag der Stadt am nationalen Außenhandel (24,5 %) betrachtet, lässt sich außenwirtschaftlich für den Produktionsstandort Shanghai mit den USA als Hauptabnehmer ebenfalls eine überregionale Reichweite erkennen. Im Hinblick auf Shanghais Potential als Konzentrationspunkt von Direktiv- und Koordinationskompetenzen transnationaler Unternehmen lässt sich die Tendenz erkennen, die Stadt verstärkt als Standort von Unternehmenszentralen mit Zuständigkeitsbereich für Festland- oder Greater China zu favorisieren und entsprechende Funktionen von Hongkong oder Singapur

[286] Bähr/Taubmann, 2000, S. 266.

dorthin zu verlagern. Auf regionaler Ebene dienen den meisten Unternehmen jedoch bislang die beiden anderen Städte, insbesondere Hongkong mit seiner unmittelbaren Nähe zum chinesischen Absatzmarkt und seinen stabilen wirtschaftlichen und politischen Systemen, weiterhin als Hauptschaltstelle für ihr Asien-Geschäft. Die zukünftige Positionierung Shanghais als Agglomerationsraum von RHQ wird in starkem Ausmaß von den weiteren politischen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Öffnung des Landes und den Geschäftsambitionen der TNU in Gesamtchina determiniert sein. Betrachtet man die räumliche Verortung der weltweit größten Unternehmen (am Einkommen gemessen) nach ihrem Firmensitz, kann Shanghai zwar inzwischen mit zwei Unternehmen unter den *Global 500* aufwarten, bleibt aber schon im nationalen Vergleich weit hinter der Hauptstadt Beijing zurück. Auf diesem Gebiet zeigt sich der weitere forcierte Umbau der örtlichen Staatsbetriebe dringend notwendig, damit sich die Stadt zukünftig auch als Chinas Kommandozentrale für „... business decision-making and corporate strategy formulation“[287] begreifen darf. Folglich muss das Reichweitenpotential der Stadt im Aspekt der HQ-Funktionen derzeit als auf den nationalen Radius beschränkt bewertet werden.

Die neue sektorale Ausrichtung der städtischen Entwicklungspolitik hat sich als Ziel gesetzt, Shanghai in ein internationales Dienstleistungszentrum zu verwandeln. Mit dieser Strategie soll zukünftig eine herausragende räumliche und funktionale Position im globalen Maßstab erreicht werden. Beim Aufbau eines modernen Bankensystems hat die Stadt in den letzten Jahren enorme Fortschritte gemacht und erneut den Sprung zum wichtigsten Finanzzentrum des Landes vollzogen. Bedingt durch systemische Strukturprobleme, noch unausgereifte Marktstrukturen sowie die bisherige Aktivitätsbeschränkung ausländischer Finanzinstitute zeigt sich Shanghai allerdings von der regionalen bzw. internationalen Bedeutung Hongkongs oder auch Singapurs noch weit entfernt. Allein die Börse schafft es hin und wieder, in die Schlagzeilen der globalen Welt vorzudringen. Ohne direkte Verknüpfung an den Weltmarkt auf Basis einer frei konvertierbaren Währung und vollständiger Liberalisierung des Kapitalmarktes wird Shanghai auch in Zukunft den Kriterien internationaler Finanzzentren hinsichtlich Tiefe und Diversifizierungsniveau nicht gerecht werden können. Die Bemühungen der Stadtregierung, die Wirtschaftsstruktur Shanghais zugunsten des tertiären Sektors zu verschieben, haben bereits erste Erfolge gezeigt, jedoch weist der sekundäre Sektor weiterhin ein sehr hohes Gewicht am BIP auf. Besonders in Bezug auf das Angebot der Stadt an modernen unternehmensbezogenen Dienstleistungen für global operierende Unternehmen offenbart Shanghai im internationalen Vergleich ihre Rückständigkeit.

Gänzlich anders präsentiert sich Shanghais Stellung hingegen im globalen Frachtverkehr. Sowohl in der Luftfahrt mit einem der zehn größten internationalen Cargoflughäfen als auch in der Seefahrt mit dem stärksten Hafen nach Tonnen- bzw. drittgrößtem nach Containeraufkommen zählt Shanghai inzwischen zu den weltweit bedeutenden Verkehrsdrehscheiben. Mit dem Bau des Yangshan-Tiefseehafens kann die Stadt auch der neuesten Containerschiffsgeneration eine Anlaufstelle bieten. Im nationalen Personenflugverkehr nach der Anzahl der Passagiere auf internationalen Flügen konnte sich Shanghai dank des neuen Flughafens Pudong vor die Hauptstadt positionieren; im internationalen Vergleich

erreicht die Stadt allerdings erst einen Platz unter den größten 30 und offenbart diesbezüglich eine noch geringe Rolle im globalen urbanen System. Für die Zukunft muss sich Shanghai auf einen aggressiven Wettbewerb um die regionale bzw. globale Spitzenposition im See- und Luftverkehr einstellen und parallel zur Konkurrenz in Asien

[287] Vgl. Short et al., 1999, S. 704.

seine Kapazitäten weiter ausbauen, um den Status als internationale Drehscheibe aufrecht erhalten bzw. ausweiten zu können.

Unternehmen, die in einem globalen Wettbewerb stehen, platzieren ihre Standorte in nachfragestarken Märkten in der Nähe von Exzellenzzentren mit dichtem und vielfältigem Angebot an hoch qualifiziertem Personal. Das Bildungsniveau in Shanghai gilt landesweit als eines der höchsten. Zudem wartet die Stadt auf dem Gebiet der Tertiärbildung mit einer weiten und diversifizierten Hochschullandschaft auf. Allerdings verfügt Shanghai im internationalen Vergleich im Gegensatz zu den Spitzenstädten der *Global City-Hierarchie* über keine global renommierte Eliteuniversität, auch im regionalen bzw. nationalen Kontext muss Shanghai den anderen Städten (Hongkong, Singapur und Peking) den Vortritt lassen. Allein im Bereich der Business-Schools kann sich Shanghai mit der CEIBS weltweit profilieren. Die verstärkten Investitionen ausländischer Unternehmen in Forschungs- und Entwicklung sowie die politische Direktive unter dem Motto *Wissenschaft und Bildung für eine prosperierende Stadt* können Shanghai als Wissenschaftszentrum in Zukunft sicherlich neue richtungweisende Impulse liefern. Als Tourismusmagnet präsentiert sich die Stadt gegenwärtig vor allem für Gäste aus den benachbarten asiatischen Ländern. Die Prognosen des Welttourismusrats für die VR China als zukünftiges Hauptreiseziel der Welt lassen jedoch auch für Shanghai als die modernste und internationalste Metropole des Landes einen Anstieg im internationalen Besucheraufkommen ähnlich Londons oder Hongkongs erwarten.

Als abschließende Beurteilung lässt sich festhalten, dass die Stadt dank umfangreicher Reformmaßnahmen und positiver Effekte hoher ausländischer Investitionen innerhalb kürzester Zeit erneut seinen Eintritt in das globale Städtesystem gefunden hat. Allerdings zeigt sich Shanghais urbane Artikulation derzeit noch hauptsächlich auf den nationalen bis regionalen Kontext beschränkt. Nur in Ausnahmefällen wie im Frachtverkehr kann die Stadt ein ähnlich hohes Niveau wie die führenden Weltstädte New York, London und Tokyo erreichen. Auf einigen Gebieten steht Shanghai bei der Etablierung grundlegender Mechanismen und Instrumentarien erst in der Anfangsphase, wie der Finanzsektor exemplarisch unterstreicht. Gerade im Bereich der Dienstleistungen offenbaren sich noch große Herausforderungen für die internationale Konkurrenzfähigkeit der Stadt. Bei einer reinen Fortschreibung der jüngsten wirtschaftlichen Entwicklung Shanghais scheint die Weichenstellung für eine zukünftig stärkere regionale wie globale Positionierung allerdings bereits garantiert zu sein. Eine Studie des *Hong Kong Trade Development Councils* aus dem Jahr 2001 weist darauf hin, dass Shanghai bei Kontinuität seines bisherigen Wachstums in ca. 15 Jahren die Wirtschaftskraft Hongkongs erreichen kann.[288] Für einen weiteren erfolgreichen Aufstieg innerhalb des weltweiten Städtenetzwerks ist die Stadt jedoch nicht allein verantwortlich, vielmehr steht sie in direkter Abhängigkeit vom zukünftigen Ausmaß der außenwirtschaftlichen Reintegration des gesamten Landes sowie von der verstärkten Adjustierung der notwendigen Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene durch die Zentralregierung der VR China. „Shanghai's prospect for acquiring the status of a regional hub is undoubtedly tied to China's future development … [and depends on China's ability to] provide the conditions for Shanghai [attracting the international business community] … The lack of transparency and the problems of coping with complex local regulations are a serious disincentive"[289].

[288] CA, 2001 S. 370.

[289] Vgl. Yusuf/Wu, 2002, S. 1215 bzw. 1222.

6.2 Kritische Anmerkungen

Diese Arbeit hat den Versuch unternommen, eine Positionsbestimmung der Stadt Shanghai als Ausgangsbasis für mögliche zukünftige Interaktionen im globalen Städtewettbewerb vorzunehmen. Zur Untermauerung der qualitativen Aussagen sollte dabei auf möglichst aussagekräftiges und zuverlässiges Datenmaterial zurückgegriffen werden, deren Beschaffung sich allerdings als nicht einfach erwiesen hat. Als eine erste Grundlage wurden die Statistischen Jahrbücher der Stadt Shanghai herangezogen, welche jedoch in Hinblick auf Konsistenz und Vollständigkeit der Angaben innerhalb der unterschiedlichen Jahrgänge ihre Mängel aufweisen. Auch die zur Verfügung gestellten quantitativen Informationen der Regierungsorgane der Stadt Shanghai bzw. der Bezirke ermöglichen nicht immer kongruente Aussagen. Bei der Verwendung dieser Daten im Rahmen eines zwischennationalen Städtevergleichs stellt sich darüber hinaus das Problem von heterogenen Definitionen und Messindikatoren als jeweilige Grundlage der einzelnen länderspezifischen Angaben ein, denn „… most geographic data are collected by individual countries with their own timetable, categories, methodologies and varying degrees of reliablity“[290]. Eine Möglichkeit zur Umgehung dieser Diskrepanzen lässt sich in der Berücksichtigung von Statistiken internationaler Organisationen wie den Vereinten Nationen (UN) finden. Deren Reliabilität und Komparabilität zeigt zwar auf Länderebene keine Missstimmigkeiten, jedoch wird bei der Ausgestaltung nur in den seltensten Fällen in die Feingliederung urbaner Agglomerationsräume übergegangen. „Data tends to be national rather than international, and when they are international, they tend not to be urban“[291]. Zur Aktualisierung der statistischen und wissenschaftlichen Angaben sind schließlich Artikel in Zeitungen und nichtakademischen Zeitschriften herangezogen worden. Zur Verbesserung deren Aussagekraft wurden, wenn vorhanden, mehrere unterschiedliche Quellen eingebunden.

Als eine weitere Informationsbasis wurden in dieser Arbeit auch diverse Ranglisten unterschiedlicher Organisation und Einrichtungen verwendet. Die Aussagen dieser Rankings müssen jedoch stets im Zusammenhang der zugrunde gelegten Kriterien betrachtet werden. Als statische Modelle können sie nur ein gewisses Spektrum an vergleichbaren Informationen wiedergeben und bieten nur geringen Raum für eine individuelle Potentialanalyse. Zudem kommt die mangelnde Differenzierbarkeit des Datenmaterials hinzu. Die Angaben zum internationalen Personenflugverkehr ermöglichen beispielsweise keine Trennung von Transit-, Geschäfts- oder Tourismusgästen. Während die Flughäfen in Europa von der unvergleichlichen regionalen Dichte internationaler Grenzen profitieren, bleiben einige der weltweit am stärksten ausgelasteten Flughäfen aufgrund ihrer Konzentration im Inlandsfluggeschäft außen vor.[292] Darüber hinaus erlauben die Rankings nur ungenügende Aussagen über das Niveau der dahinter stehenden gesamthaften Infrastruktur. Die Anzahl der in Rankings erfassten Elitehochschulen einer Stadt kann beispielsweise nicht als alleiniger Anhaltspunkt für das allgemeine Bildungsniveau deren Einwohner herangezogen werden.

---

[290] Vgl. Short et al., 1996, S. 698.

[291] Vgl. Short et al., 1996, S. 698.

[292] Short et al., 1996, S. 709.

7 Schlussbetrachtung

"Die Welt wird Stadt, die Stadt wird zur Welt"[293]. Die voranschreitende globale Expansion wirtschaftlicher, politischer und kultureller Aktivitäten bedingt, dass sich eine Selektion an Städten vornehmlich der industrialisierten Nordhalbkugel herauskristallisiert hat, denen im urbanen Netzwerk eine besondere strategische Rolle zugewiesen wird: *Global Cities*. In ökonomischer Hinsicht fungieren diese Städte, allen voran New York, Tokyo und London, weitestgehend losgelöst vom nationalstaatlichen Kontext als Management- und Steuerungszentren der Weltwirtschaft. Doch die Intensivierung der weltumspannenden Wirtschafts- und Handelsverflechtungen sowie die enormen Progresse im Bereich der Transport-, Informations- und Kommunikationstechnologie bewirkten zugleich auch eine Ausweitung der räumlichen Distribution auf neue Wirtschaftsstandorte. Um dieses Phänomen ebenfalls innerhalb des *Global City-Konzepts* seine Anrechnung finden zu lassen, wurde von Wissenschaftlern vor allem für die stark von der Dynamik der Urbanisierungsprozesse ergriffenen Megastädte der Entwicklungsländer eine stärker Aufmerksamkeit eingefordert.[294] Diesem Aufruf versuchen mittlerweile u.a. die Studien der *GaWC* durch eine differenziertere Herangehensweise mittels Betrachtung von *inter-city-relations* gerecht zu werden, sodass nun mit Shanghai und Beijing auch *Megacities* des asiatisch-pazifischen Raums in den neuesten Hierarchiemodellen ihren Platz finden.

Die modifizierte Methodik hatte sich zum Ziel gesetzt, die Mängel einer reinen attributiven Komparation, welche meist eine starke funktionale Benachteiligung der Megastädte der Entwicklungsländer zur Folge hatte, aufzuheben. Doch die Problematik eines standardisierten Vergleichs von Städten unterschiedlicher Charakteristika anhand von subjektiven Indikatoren in Form statischer Rangfolgen bleibt auch in dieser Variante weiterhin ungelöst und lotet damit die Grenzen der bisherigen Form der Global City-Diskussion aus. Denn mit der Auswahl der gegenwärtig herangezogenen Indikatoren lässt sich nur schwer der Komplexität und Spezifität urbaner Agglomerationsräume Rechnung tragen, zumal der individuelle Beitrag einer Stadt für die globale Gesellschaft – sofern es diese gibt – nur schwer in Zahlen zu erfassen ist. Gerade im Hinblick auf eine Positionsbestimmung von

Megastädten der Entwicklungsländer wie Shanghai mit ihrer jeweiligen spezifischen historischen Prägung kann sich die Aussagekraft der bisher verwendeten Indikatoren für eine Hierarchisierung als unzureichend erweisen. Beispielsweise aus der ökonomischen Perspektive stellt sich die Frage, ob nicht eine stärkere Berücksichtigung von Wachstumsdynamiken und Entwicklungsstufen der einzelnen Städte sinnvoll wäre, um historische Genese und Prosperität in ein Gleichgewicht zu bringen. Darüber hinaus ist anzumerken, ob die Bewertung aus einer rein globalisierten Perspektive der tatsächlichen funktionalen Bedeutung einzelner Städte gerecht werden kann. So lässt die aktuelle *Taxonomy of leading cities in globalization* der GaWC einige Städte vermissen, deren Artikulation auf globaler Ebene betrachtet zwar eine geringere, auf regionaler Ebene dafür eine umso stärkere Bedeutung beizumessen ist. „… it is indeed questionable that the global city thesis can be applicable to whatever city under the influence of globalization"[295]. Ferner hat die Analyse des Verfassers bezüglich der Stadt Shanghai offenbart, dass die Artikulationskraft von Städten gerade in den Entwicklungsländern nicht ohne weiteres isoliert vom nationalstaatlichen Kontext betrachtet werden kann.

---

[293] Kraas/Nitschke, 2006; S. 18.

[294] Feldbauer/Parnreiter, 1997, S. 10.

[295] Vgl. Wu, 2006, S. 298.

Aus der Mikroebene heraus betrachtet wird sich zukünftig im Zuge der voranschreitenden Urbanisierungs- und Verschmelzungsprozesse von Städten eine klare räumliche Abgrenzung bzw. Erfassung immer schwerer gestalten, da der Spielraum basierend auf statistischen Datenmaterialien wie beispielsweise Zensusdaten (Bevölkerung) oder Fernerkundungsmethoden (Raum) bald ausgeschöpft zu sein droht. Bereits die aktuellen Hierarchiemodelle weisen nicht mehr nur einzelne Städte als Global Cities aus, sondern beziehen, wie sich am Beispiel Frankfurt/Main belegen lässt, ganze Wirtschaftsregionen in das Konzept der Global City mit ein. Eine entsprechende Vertiefung des Ansatzes von SHORT et al. im Sinne einer *Global City-Region* erscheint daher als erstrebenswert. Die Perspektive der Mesoebene wirft in diesem Zusammenhang die Frage nach möglichen intra-staatlichen Verflechtungen urbaner Agglomerationsräume auf, welche im Sinne einer stärker abgestuften Betrachtung ebenfalls einen Anspruch auf Berücksichtigung stellen könnte. Auf der Makroebene ergibt sich schließlich die schon angesprochene Problematik des Entwicklungsvorsprungs. Angesichts der gegenwärtigen Globalisierungstendenzen bleibt die Notwendigkeit des Forschungsansatzes der *Global City* außer Frage. Für die zukünftige Entwicklung dieser wissenschaftlichen Disziplin könnte sich allerdings eine stärkere Einbeziehung von weicheren Faktoren wie beispielsweise im Bereich der kulturellen Determinante als gewinnbringend erweisen. Auch eine weitergehende Forcierung des interdisziplinären Betrachtungshorizonts unter verstärkter Einbeziehung anderer Wissenschaftsfelder wie beispielsweise die Soziologie und Psychologie könnte die Diskussion für Ansätze öffnen, die weniger auf einem rein quantifizierbaren Anliegen beruhen, und dennoch Hinweise auf potentielle *Global Cities* bieten.

Eine Weiterführung der bisherigen Dominanz des globalen Horizonts aus dem Blickwinkel der industrialisierten nördlichen Halbkugel heraus wird ansonsten für einige Städte auch in Zukunft die vergebliche Suche ihres Namens auf den grafisch aufbereiteten Weltkarten der Global City-Diskussion bedeuten.

8 Literatur- und Quellenverzeichnis

Literatur

AUMA (Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft e.V.): Die Messewirtschaft – Bilanz 2005. Berlin, 2006.

Bähr, Jürgen; Taubmann, Wolfgang: Einleitung. In: Blotevogel, Hans H. (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt. Stuttgart, 2000 (= Abhandl. der DGFG vom 52. Deutschen Geographentag Hamburg, 2. bis 9. Oktober 1999), S. 266.

白洁; 黄庐进: 跨国公司在沪投资现状分析及策略. In: 管理学报, Nr. 2, 2004, S. 183 - 186.

Beaverstock, Jonathan V. et al.: A Roster of World Cities. In: Cities, Band 16, Heft 9, 1999, S. 445 – 458 (= GaWC Research Bulletin 5, 1999).

Bobek, Hans: Grundfragen der Stadtgeographie: In: Geographischer Anzeiger, 1927, Band 28, Heft 7, S. 213 - 224.

Böhn, Dieter: China zwischen Wachstumsdynamik und sozialer Verwerfung. In: Praxis Geographie, Heft 1, 2005, S. 4 - 9.

Bronger, Dirk: Megastädte. In: Geographische Rundschau, 1996, Band 48, Heft 2, S. 74 – 81.

Bronger, Dirk: Megastädte – Global Cities. 5 Thesen. In: Feldbauer, Peter et al. (Hrsg.): Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Frankfurt/M., 1997, S. 37 - 66.

Bronger, Dirk: Metropolen im asiatisch-pazifischen Raum. Von Megastädten zu Global Cities? In: Sohn, Andreas; Weber, Hermann (Hrsg.): Hauptstädte und Global Cities an der Schwelle zum 21. Jahrhundert. Bochum, 2000, S. 269 - 294.

Bronger, Dirk: Metropolen Megastädte Global Cities - Die Metropolisierung der Erde. Darmstadt, 2004.

Cai, Jianming; Sit, Victor F. S.: Measuring world city formation – The case of Shanghai. In: Richardson, Harry W.; Bae, Chang-Hee C. (Hrsg.): Globalization and urban development, New York, 2005, S. 239 - 250.

陈宪; 程大中: 服务贸易的发展:上海的经验. In: 上海经济研究, Nr. 10, 2003, S. 35 – 43.

China Aktuell (Hrsg.): Dokumentation. In: China Aktuell, Hamburg, verschiedene Jahrgänge.

Cohen, Robin B.: The New International Division of Labour, Multinational Corporations and Urban Hierarchy. In: Dear, Michael J.; Scott, Allen J. (Hrsg.): Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society. London u.a., 1981, S. 287 - 315.

Coulin, Cathrin: Investieren in der Freihandelszone Waigaoqiao. In: Deutsch-Chinesisches Wirtschaftsforum, Jahrgang 4, Heft 1, S. 52 - 55.

Eberstein, Bernd: Shanghai. In: Staiger, Brunhild et al. (Hrsg.): Das große China-Lexikon. Darmstadt, 2003, S. 671 - 674.

Fei, Jingfang: Shanghai als Innovationsstandort für ausländische Unternehmen. In: Landeszentrale für Politische Bildung Hamburg (Hrsg.): Shanghai : Hamburgs Partnerstadt in China. Neuauflage zum 20jährigen Bestehen der Städtepartnerschaft. Hamburg, 2006, S. 69 - 84.

Feldbauer, Peter; Parnreiter, Christof: Einleitung: Megastädte – Weltstädte – Global Cities. In: Feldbauer, Peter et al. (Hrsg.): Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Frankfurt/M., 1997, S. 9 - 20.

Friedmann, John; Wolff, Goetz: World city formation: an agenda for research and action. In: International Journal of Urban and Regional Research, Band 6, Heft 3, 1982, S. 309 - 344.

Friedmann, John: The World City Hypothesis. In: Development and Change, Band 17, Heft 1, 1986, S. 69 - 84.

Friedmann, John: Where we stand: a decade of world city research. In: Knox, Paul L.; Taylor, Peter J. (Hrsg.): World cities in a world system. Cambridge, 1995, S. 21 - 47.

Fu, Zhengji: The State, Capital, and Urban Restructuring in Post-reform Shanghai. In: Logan, John, R. (Hrsg.): The new chinese city: globalization and market reform. Oxford u.a., 2002, 106 - 120.

Fung, Ka-iu et al.: Shanghai: China's World City. In: Yeung, Yue-man; Hu, Xu-wei: China's Coastal Cities. Catalysts for Modernization. Honolulu, 1992, S. 124 - 152.

Gerhard, Ulrike: Global Cities – Anmerkungen zu einem aktuellen Forschungsfeld. In: Geographische Rundschau, Band 56, Heft 4, 2006, S. 4 - 10.

Gipouloux, Francois: Hong Kong, Taiwan and Shanghai: Rival logistic hubs along the East Asian maritime corridor. In: China Perspectives, Heft 33, 2001, S. 4 - 12.

Gu, Felicity Rose; Tang, Zilai: Shanghai: Reconnecting to the Global Economy. In: Sassen, Saskia (Hrsg.): Global networks, linked cities. New York u.a., 2002.

Hall, Peter: The World Cities. London, 1966.

Han, Sun Sheng: Shanghai between State and Market in Urban Transformation. In: Urban Studies, Band 37, Heft 11, 2000, S. 2091 – 2112.

韩汉君: 上海国际航运中心建设:城市竞争力的基础和保障. In: 上海经济研究, Heft 9, 2006, S. 47 - 54, 61.

He, Faping: Struktur und Funktionsweise des chinesischen Arbeitsmarktes. Der Gestaltungsprozess des Arbeitsmarktes unter dem wirtschaftlich-sozialen Strukturwandel in der VR China seit 1978. Frankfurt/M., 2003.

Holbig, Heike: Das »andere China«: Shanghais politische Sonderrolle. In: Landeszentrale für Politische Bildung Hamburg (Hrsg.): Shanghai : Hamburgs Partnerstadt in China. Neuauflage zum 20jährigen Bestehen der Städtepartnerschaft. Hamburg, 2006, S. 31 - 52.

Howe, Chistopher et al.: China's economic reform: a study with documents. London u.a., 2003.

胡浩: 上海吸引跨国公司设立地区总部问题研究. In: 长沙电力学院学宝 (社会学版), Band 18, Heft 3, August 2003, S. 45 - 47.

胡昌丽: 上海建成跨国公司集聚地的也政策建议. In: 商业研究, Nr. 337, Mai 2006, S. 77 - 81.

黄运成 et al.: 上海建设国际金融中心的基础性条件与主要差距分析. In: 上海经济研究, Heft 9, 2003, S. 48 - 55.

Kiefer, Thomas: Messewesen und Messeplätze. In: AUMA (Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft e.V.): China. Exhibition Market China 2004/2005. Berlin, 2005, S. 46 - 65.

Klenner, Wolfgang: Außenwirtschaftspolitik. In: Staiger, Brunhild et al. (Hrsg.): Das große China-Lexikon. Darmstadt, 2003, S. 57 - 59.

Knox, Paul, L: World cities in a world system. In: Knox, Paul L.; Taylor, Peter J. (Hrsg.): World cities in a world system. Cambridge, 1995, S 3 - 20.

Knox, Paul, L; Taylor, Peter J. (Hrsg.): Word cities in a world system. Cambridge, 1995.

Korff, Heinz-Rüdiger: Globalisierung und Megastadt. Ein Phänomen aus soziologischer Perspektive. In: Geographische Rundschau, Band 48, Heft 2, 1996, S. 120 - 123.

Kraas, Frauke: Megacities. Megastädte als Risikoräume – globale Herausforderungen der urbanen Revolution. In: Beckel, Lothar (Hrsg.): Mega Cities. Salzburg, 2001, S. 17 - 19.

Kraas, Frauke; Nitschke, Ulrich: Megastädte als Motoren globalen Wandels. Neue Herausforderungen weltweiter Urbanisierung. In: Internationale Politik, Band 61, Heft 11, 2006, S. 18 - 28 (Online: http://www.internationalepolitik.de/archiv/2006/november2006/megastadte-als-motoren-globalen-wandels.html. Zugriff vom 21.03.2007).

Krätke, Stefan: Stadt – Raum – Ökonomie: Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Basel u.a., 1995.

Krieg, Renate et al.: Provinzporträts der VR China. Geographie, Wirtschaft, Gesellschaft. Ein Gemeinschaftsprojekt der Hochschule Bremen und des Instituts für Asienkunde. Hamburg (= Mitteilungen des Instituts für Asienkunde), 1999.

Kuilman, Jeroen: The Re-Emergence of Foreign Banks in Shanghai: an ecological Analysis. Rotterdam, 2005.

Leung, M. K.; Young, T.: Entry of Foreign Banks in Shanghai: Implications for Business Strategies in an Increasingly Competitive Market. In: Managerial and Decision Economics, Heft 26, 2005, S. 387 - 395.

厉无畏; 王慧敏: 世界产业服务化与发展上海现代服务业的战略思考. In: 世界经济研究, Nr. 1, 2005, S. 54 - 60.

Ma Guonan: Sharing China's Bank Restructuring Bill. In: China & World Economy, Band 14, Nr. 3, 2006, S. 19 - 37 (Online: http://www.bis.org/repofficepubl/apresearch0605ma.pdf. Zugriff vom 27.02.2007).

MacPherson, Kerrie L.: The Shanghai Model in Historical Perspective. In: Yeung, Yue-man; Sun, Yun-wing (Hrsg.): Shanghai. Transformation and Modernisation under China's Open Policy. Hong Kong, 1996, S. 493 - 528.

Mak, Grace C. L.; Lo, Leslie N. K.: Education. In: Yeung, Yue-man; Sun, Yun-wing (Hrsg.): Shanghai. Transformation and Modernisation under China's Open Policy. Hong Kong, 1996, S. 375 - 398.

Marcuse, Peter; van Kempen, Ronald (Hrsg.): Globalizing cities: a new spatial order? Oxford, 2000.

Merian (Hrsg.): Shanghai. In: Merian, Heft 8, August 2003.

Mok, Victor: Industrial Development. In: Yeung, Yue-man; Sun, Yun-wing (Hrsg.): Shanghai. Transformation and Modernisation under China's Open Policy. Hong Kong, 1996, S. 199 - 224.

Mollenkopf, John H.; Castells, Manuel (Hrsg.): Dual City. Restructuring New York. New York, 1991.

Nyaw, Mee-kau: Investment Environment Perceptions of Overseas Investors of Foreign-funded Industrial Firms. In: Yeung, Yue-man; Sun, Yun-wing (Hrsg.): Shanghai. Transformation and Modernisation under China's Open Policy. Hong Kong, 1996, S. 249 - 272..

Opper, Sonja: Wirtschaftsreform und Beschäftigungswandel in der VR China. Baden-Baden, 1999.

Parnreiter, Christof: Megastädte oder (rachrangige) Global Cities? Die Städte der Dritten Welt in der Weltwirtschaft. In: Blotevogel, Hans H. (Hrsg.): Lokal verankert – weltweit vernetzt. Stuttgart, 2000 (= Abhandl. der DGFG vom 52. Deutschen Geographentag Hamburg, 2. bis 9. Oktober 1999), S. 267 - 272.

Pilz, Erich: Shanghai: Die Perle des Ostens. In: Feldbauer, Peter et al. (Hrsg.): Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung. Frankfurt/M., 1997, S. 177 - 196.

Rimmington, Don: History and Culture. In: Hook, Brian (Hrsg.): Shanghai and the Yangtze Delta – a city reborn. Hongkong u.a., 1998.

Scott, Allen J. et al.: Global City-Regions. In: Scott, Allen J. (Hrsg.): Global city-regions: trends, theory, policy. New York, 2001, S. 11 - 32.

Sassen, Saskia: The global city: New York, London u.a., 1991.

Sassen, Saskia: Cities in a world economy. Thousand Oaks u.a., 1994.

Sassen, Saskia: Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities. Franfurt/Main, 1996.

Sassen, Saskia: Cities in a world economy. Thousand Oaks u.a., 2001.

Schubert, Dirk: Shanghai – 'Stadt über dem Meer'. In: Hamburger Geographische Studien, Heft 49, 2001, S. 213 - 252.

Schüller, Margot: Dienstleistungssektor. In: Staiger, Brunhild et al. (Hrsg.): Das große China-Lexikon. Darmstadt, 2003, S. 162 - 163.

Schüller, Margot: Shanghai – Wirtschaftsmetropole von internationaler Bedeutung. In: Landeszentrale für Politische Bildung Hamburg (Hrsg.): Shanghai : Hamburgs Partnerstadt in China. Neuauflage zum 20jährigen Bestehen der Städtepartnerschaft. Hamburg, 2006, S. 53 - 68.

Schüller, Margot; Diep, Luong: Shanghai – Modell für Chinas Wirtschaftsentwicklung? In: China Aktuell, Heft 10, 2001, S. 1101 - 1116.

Shen, Jianfa; Yeung, Yue-man: Free Trade Zones in China. Review and Prospect. Hong Kong, 2002.

Short, J. R. et al.: The Dirty Little Secret of World Cities Research: Data Problems in Comparative Analysis. In: International Journal of Urban and Regional Research, Band 20, Heft 4, S. 697 - 717.

Sit, Victor F.S.: Chinese Cities. The growth of the metropolis since 1949. Hong Kong, 1988.

SMSB (Shanghai Municipal Statistics Bureau) (Hrsg.): Shanghai Statistical Yearbook. Shanghai, verschiedene Jahrgänge.

Sung, Yun-wing: „Dragon Head" of China's Economy? In: Yeung, Yue-man; Sun, Yun-wing (Hrsg.): Shanghai. Transformation and Modernisation under China's Open Policy. Hong Kong, 1996, S. 171 - 198.

Staiger, Brunhild a: Shanghai in historischer Perspektive. In: Landeszentrale für Politische Bildung Hamburg (Hrsg.): Shanghai : Hamburgs Partnerstadt in China. Neuauflage zum 20jährigen Bestehen der Städtepartnerschaft. Hamburg, 2006, S. 11 - 30.

Staiger, Brunhild b: Literatur, Bildung und Wissenschaft. In: Landeszentrale für Politische Bildung Hamburg (Hrsg.): Shanghai : Hamburgs Partnerstadt in China. Neuauflage zum 20jährigen Bestehen der Städtepartnerschaft. Hamburg, 2006, S. 103 - 112.

Tang, Jianzhong; Chu, Jinfeng: Planning and Construction of Pudong New Area. In: Foster, Harold D. et al. (Hrsg.): The Dragon's Head: Shanghai, China's Emerging Megacity. Victoria, 1998.

Taube, Markus: Chinas Rückkehr in die Weltgemeinschaft. Triebkräfte und Widerstände auf dem Weg zu einem „Global Player". Duisburg (= Duisburger Arbeitspapiere Ostasienwissenschaften, Band 51), 2003.

Taubmann, Wolfgang: Shanghai – Chinas Wirtschaftsmetropole. In: Gormsen, Erdmann; Thimm, Andreas (Hrsg.): Megastädte der Dritten Welt. Mainz, 1994, S. 45 - 71.

Taubmann, Wolfgang a : China. Wirtschaftliche Dynamik und räumliche Disparitäten. In: Geographie Heute, Heft 24, 2003, S. 2 - 7.

Taubmann, Wolfgang b: Wirtschaftsregionen. In: Staiger, Brunhild et al. (Hrsg.): Das große China-Lexikon. Darmstadt, 2003, S. 863 - 866.

Taylor, Peter J.: Hierarchical Tendencies amongst World Cities: A Global Research Proposal. In: Cities. The international journal of urban policy and planning, Band 14, Heft 6, 1997, S. 323 – 332 (= GaWC Research Bulletin 1).

Taylor, Peter J.: World City Network: A global urban analysis. London/New York, 2004.

Taylor, Peter J.: Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks. In: Urban Studies. Band 42, Heft 9, 2005, S. 1593 - 1608 (= GaWC Research Bulletin 146, 2004).

Taylor, Peter J.; Walker, D.R.F.: World Cities: A First Multivariate Analysis of their Service Complexes. In: Urban Studies, Band 38, Nr. 1, 2001 a, S. 23 - 47 (= GaWC Research Bulletin 13, Online: http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb13.html. Zugriff vom 06.02.2007).

田素华: 外资对东道国的产业结构调整效应分析. In: 上海经济研究, Heft 2, 2004, S. 34 - 40.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (Hrsg.): World Investment Report 2004. The Shift towards Services. New York u.a., 2004 (Online: http://www.unctad.org/en/docs/wir2004_en.pdf. Zugriff vom 18.02.2007).

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (Hrsg.) a: Urban and Rural Areas 2005. New York, 2006.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (Hrsg.) b: Urban Agglomerations 2005. New York, 2006.

Wei, Yehua Dennis; Leung, Chi Kin: Development Zones, Foreign Investment, and Global City Formation in Shanghai. In: Growth and Change, Band 36, Heft 1, S. 16 - 40.

Wu, Fulong: The Global and Local Dimension of Place-making: Remaking Shanghai as a World City. In: Urban Studies, Band 37, Heft 8, 2000, S. 1359 - 1377.

Wu, Fulong: Globalization, the Changing State, and Local Governance in Shanghai. In: Chen, Xiangming (Hrsg.): Local Transformations in Global Cities: Shanghai in Comparative Perspective. Minneapolis, 2006, S. 296 - 321.

Wu, Chenglin: Messestandort Shanghai. In: AUMA (Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft e.V.): China. Exhibition Market China 2004/2005. Berlin, 2005, S. 70 - 73.

Wutzlhofer, Manfred: Messeplatz Shanghai mit neuen Dimensionen. In: Deutsch-Chinesisches Wirtschaftsforum – Zeitschrift der Delegiertenbüros der Deutschen Wirtschaft in China. Band 4, Nr. 1, April 2000, S. 60 - 61.

谢守红; 宁越敏: 世界城市研究综述. In: 地理科学进发, Band 23, Heft 5, 2004, S. 56 - 66.

谢康; 程旸: WTO 后过渡期上海利用外资战略与政策调整. In: 上海立信会计学院 学报, Band 19, Nr. 2, März 2005, S. 54 - 60.

Yan, Zhongmin: Shanghai: The Growth and Shifting Emphasis of China's Largest City. In: Sit, Victor F. S. (Hrsg.): Chinese Cities. The Growth of the Metropolis since 1949. Hong Kong u.a., 1988, S. 94 - 127.

Yatsko, Pamela: New Shanghai: the rocky rebirth of China's legendary city. New York u.a., 2001.

Yeh, Anthony G. O.: Pudong: Remaking Shanghai as a World City. In: Yeung, Yue-man; Sun, Yun-wing (Hrsg.): Shanghai. Transformation and Modernisation under China's Open Policy. Hong Kong, 1996, S. 273 - 298.

Yeung Henry Wai-chung et al.: Towards a Regional Strategy: The Role of Regional Headquarters of Foreign Firms in Singapore. In: Urban Studies, Band 38, Nr. 1, 2001, S. 157 - 183.

Yeung, Yue-man; Li Xiaojian: Bargaining with Transnational Corporations: The Case of Shanghai. In: International Journal of Urban and Regional Research, Band 23, Heft 3, 1999, S. 513 - 533.

袁宜: 上海国际金融中心的竞争力 - 对驻沪金融机构的问卷调查. In: 上海经济研究, Heft 5, S. 68 - 74.

Yusuf, Shahid; Wu, Weiping: The dynamics of urban growth in three Chinese cities. New York, Oxford University Press, 1997.

Yusuf, Shahid; Wu, Weiping: Pathways to a World City: Shanghai Rising in an Era of Globalization. In: Urban Studies, Band 39, Heft 7, 2002, S. 1213 - 1240.

Zehner, Klaus: Stadtgeographie. Gotha, Stuttgart, Klett-Perthes, 2001.

Zhou, Yi-Xing: The Prospect of International Cities in China. In: Logan, John, R. (Hrsg.): The new chinese city: globalization and market reform. Oxford u.a., 2002, S. 59 - 73.

Zhou, Yuping; Lall, Sanjaya: The impact of China's FDI surge on FDI in South-East-Asia: panel data analysis for 1986 – 2001. In: Transnational Corporations. Band 14, Heft 1, 2005, S. 41 - 66 (Online: http://www.unctad.org/en/docs/iteiit20051_en.pdf. Zugriff vom 15.02.2007).

Internetquellen

ACI (Airports Council International): Preliminary Airport Traffic Results for 2006. 07.03.2007. Online: http://www.airports.org/aci/aci/file/Press%20Releases/2007_PRs/PR060307_PrelimResults2006.pdf. Zugriff vom 08.03.2007.

ACI a (Airports Council International): International Passenger Traffic for past 12 months. 15.02.2007. Online: http://www.airports.org/cda/aci/display/main/aci_content.jsp?zn=aci&cp=1-5-212-1376-1380_9_2__. Zugriff vom 03.03.2007.

ACI b (Airports Council International): International Freight Traffic for past 12 months. 15.02.2007. Online: http://www.airports.org/cda/aci/display/main/aci_content.jsp?zn=aci&cp=1-5-212-1377-1383_9_2__. Zugriff vom 03.03.2007.

AFW (Akademie für Welthandel): VR China: Erfolgreicher langer Marsch in die Weltwirtschaft. 2006. Online: http://www.akademie-welthandel.de/downloads/china.pdf. Zugriff vom 18.02.2007.

AUMA (Ausstellungs- und Messe-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft e.V.): Messemarkt China. Oktober 2005. Online: http://www.auma.de/messemarkt/China/Messemarkt%20China.pdf. Zugriff vom 10.01.2007.

Baumgarten, Jean-Claude: China Report Launch – HVS Lunch Shanghai. 27.04.2006. Online: http://www.wttc.org/mediaCentre/speeches.htm. Zugriff vom 16.03.2007.

BFAI (Bundesministerium für Außenwirtschaft): Internationale Reisebranche hat die VR China im Visier. 18.10.2004. Online: http://www.bfai.de/DE/Navigation/Metanavigation/Suche/sucheUebergreifendGT.html. Zugriff vom 15.03.2007

BFAI (Bundesagentur für Außenwirtschaft): Shanghai strebt Spitzenplatz unter Containerhäfen an. 13.06.2006. Online: http://www.bfai.de/DE/Navigation/Metanavigation/Suche/sucheUebergreifendGT.html. Zugriff vom 04.03.2007.

BFAI (Bundesministerium für Außenwirtschaft): Die Reiselust in China wächst. 23.06.2006. Online: http://www.bfai.de/DE/Navigation/Metanavigation/Suche/sucheUebergreifendGT.html. Zugriff vom 15.03.2007.

BFAI (Bundesagentur für Außenwirtschaft): Lohn- und Lohnnebenkosten in Asien/Pazifik im Vergleich. 05.07.2006. Online: http://www.bfai.de/DE/Navigation/Datenbank-Recherche/datenbank-recherche-node.html. Zugriff vom 18.02.2007.

BFAI (Bundesagentur für Außenwirtschaft): Südchina baut Messe- und Konferenzkapazitäten aus. 30.10.2006. Online: http://www.bfai.de/DE/Navigation/Datenbank-Recherche/datenbank-recherche-node.html. Zugriff vom 16.02.2007.

BPB (Bundeszentrale für Politische Bildung) (Hrsg.): Globalisierung – Zahlen und Fakten – Vernetzung. 2006. Online: http://www.bpb.de/wissen/KSW7JQ,,0,Seefracht.html. Zugriff vom 08.03.2007.

CGSSCS (Consulate General of Switzerland in Shanghai Commercial Section): The Shanghai Deepwater Port under Construction. In: Shanghaiflash. Nr. 3, Juni 2003. Online: http://www.sinoptic.ch/shanghaiflash/texts/pdf/200303_Shanghai.Flash.pdf. Zugriff vom 04.03.2007.

Chen, Xiangming: A Globalizing City on the Rise: Shanghai's Transformation in Comparative Perspective. In: Chen, Xiangming (Hrsg.): Shanghai Rising: Global Impact, State Power, and Local Transformations in the World's Most Dynamic and Rapidly Globalizing Mega-City. Minnesota, im Druck, S. 1 – 29, Online: http://www.uic.edu/depts/soci/xmchen/Chap1_Intro_Chen.pdf. Zugriff vom 11.12.2006

Chen, Xiangming; Orum, Anthony: Shanghai as a New Global(izing) City: Historical, Theoretical, and Analytical Lessons for and from Shanghai. In: Chen, Xiangming (Hrsg.): Shanghai Rising: Global Impact, State Power, and Local Transformations in the World's Most Dynamic and Rapidly Globalizing Mega-City. Minnesota, im Druck, S. 327 – 347, Online: http://www.uic.edu/depts/soci/xmchen/Chap12_Chen_Orum.pdf. Zugriff vom 26.02.2007.

China Daily: Profile of Shanghai Airport Authority. 09.06.2003. Online: http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2003-06/09/content_239245.htm. Zugriff vom 18.02.2007.

China Daily: Pudong Airport to take more of Shanghai's passengers. 15.12.2002. Online: http://www.chinadaily.com.cn/en/doc/2002-10/15/content_139597.htm. Zugriff vom 03.03.2007.

China Daily: Budget airline makes low-fare take-off. 19.07.2005. Online: http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2005-07/19/content_461203.htm. Zugriff vom 03.03.2007.

China Daily: Shanghai to have Asia's largest railway station. 11.08.2006. Online: http://www.chinadaily.com.cn/china/2006-08/11/content_663086.htm. Zugriff vom 18.02.2007.

China Daily: China, Japan target traveller increase. 05.12.2006. Online: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2006-12/05/content_750259.htm. Zugriff vom 03.03.2007.

China Daily: Yangshan port opens 4-berth second phase. 11.12.2006. Online: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2006-12/11/content_755249.htm. Zugriff vom 08.03.2007.

China Daily: Shanghai targets 10 million visitors. 01.02.2007. Online: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2007-02/01/content_798044.htm. Zugriff vom 03.02.2007.

China Daily: Bedding down uptown. 26.02.2007. Online: http://www.chinadaily.com.cn/bw/2007-02/26/content_813589.htm. Zugriff vom 08.03.2007.

China Daily: Hongqiao proposes runway, terminal. 28.02.2007. Online: http://www.chinadaily.com.cn/china/2007-02/28/content_815393.htm. Zugriff vom 08.03.2007.

China Daily: Beijing, Shanghai airports boomed in 2006. 08.03.2007. Online: http://www.chinadaily.com.cn/china/2007-03/08/content_822549.htm. Zugriff vom 08.03.2007.

China Economic Review: Hilton rakes in another award. 27.02.2007. Online: http://www.chinaeconomicreview.com/hotels/category/shanghai/. Zugriff vom 15.03.2007.

Chinese Academy of Science (): Shanghai branch. O. D.. Online: http://english.cas.ac.cn/eng2003/dmk01a/search.asp?txtArea=31. Zugriff vom 20.01.2007.

Container Management (Hrsg.): World Top Container Ports. In: Container Management, Juli-Aug. 2006, S. 6 - 7. Online: http://www.duisport.de/de/news_upload/350_TWC-Ranking_page1.pdf. Zugriff vom 04.03.2007.

Emporis: Bekannte Bauten von Shanghai. o. D.. Online: http://www.emporis.com/ge/wm/ci/bu/mf/?id=100213. Zugriff vom 13.03.2007.

Emporis: Die offiziell 200 höchsten Wolkenkratzer der Welt. März 2007. Online: http://www.emporis.com/ge/bu/sk/st/tp/al/. Zugriff vom 13.03.2007.

Financial Times: Global MBA-Rankings 2007. 2007. Online: http://rankings.ft.com/rankings/mba/rankings.html. Zugriff vom 11.03.2007.

Flight Global: Shanghai Airlines looks for extra room to grow. 02.08.2005. Online: http://www.flightglobal.com/articles/2005/08/02/200656/shanghai-airlines-looks-for-extra-room-to-grow.html. Zugriff vom 03.03.2007.

Flight Global: Start-ups blossom in China. 22.08.2005. http://www.flightglobal.com/articles/2005/08/22/201016/start-ups-blossom-in-china.html. Zugriff vom 03.03.2007.

Flight Global: Chinese carriers bound for top 10. 07.03.2006. Online: http://www.flightglobal.com/articles/2006/03/07/205302/chinese-carriers-bound-for-top-10.html. Zugriff vom 03.03.2007.

Flight Global: Juneyao plans growth spurt. 12.09.2006. Online: http://www.flightglobal.com/articles/2006/09/12/208978/juneyao-plans-growth-spurt.html. Zugriff vom 03.03.2007.

Flight Global: Cargo special report: Gold rush in China. 24.10.2006. Online: http://www.flightglobal.com/articles/2006/10/24/210163/cargo-special-report-gold-rush-in-china.html. Zugriff vom 03.03.2007.

Focus Money Online: Schanghai – Börsencrash mit weltweiten Folgen. 27.02.2007. Online: http://www.focus.de/finanzen/boerse/aktien/boerse-schanghai_nid_45406.html. Zugriff vom 28.02.2007.

Fudan University (复旦大学): About Fudan. 2003. Online: http://www.fudan.edu.cn/englishnew/about/about.html. Zugriff vom 20.01.2007.

复旦大学 : 复旦概况 - 统计年鉴 - 2004 年复旦大学综合统计数字 . 2006/2007. Online: http://www.fudan.edu.cn/new_genview/2004.htm. Zugriff vom 20.01.2007.

FUIUF (Fudan University International Urban Forum): Urbanization China: culture, identity and spatial transformation. 2006. Online: http://www.cus.fudan.edu.cn. Zugriff vom 26.11.2006.

Generalkonsulat Kanton: Automobilindustrie Südchina – Kanton wird zum Standort „Nummer Zwei" 4. Internationale Automobilausstellung (Guangzhou). 2006. Online: http://www.kanton.diplo.de/Vertretung/kanton/de/05/Aussenwirtschaftsfoerderung/berichte__automobilindustrie__s_C3_BCdchina__sept06__downloaddatei,property=Daten.pdf. Zugriff vom 03.03.2007.

Hong Kong Tourism Commission: Hong Kong: the Facts - Tourism. 08.02.2007. Online: http://www.tourism.gov.hk/resources/english/paperreport_doc/fact/2007-02-08/Tourism-e_2007-2-8_.pdf. Zugriff vom 08.03.2007.

HPC (Hutchison Port Holding): HPH participates in Yangshan Deep-Water Port Phase II - joint-venture contract signed. 2005. Online: http://www.hutchison-whampoa.com/upload_docs/2005/12/Ports/1678/1678_eng.htm. Zugriff vom 04.03.2007.

Idealo.de: Daten Flughafen Shanghai Pudong International Airport (PVG). O. D.. Online: http://flug.idealo.de/flughafen/Shanghai-PVG-d/. Zugriff vom 03.03.2007.

IHT (International Herald Tribune): Hong Kong and Shanghai vie to be China's financial center. 15.01.2007. Online: http://www.iht.com/articles/2007/01/15/business/hong.php. Zugriff vom 16.02.2007.

Innovations Report: Frankfurter Airport-Erfahrungen sollen Flughäfen in Shanghai voran bringen. 27.12.2002. Online:
http://www.innovations-report.de/html/berichte/verkehr_logistik/bericht-15461.html. Zugriff vom 03.03.2007

Innovations Report: China will Transrapid-Strecke um 30 Kilometer verlängern. 12.02.2007. Online: http://www.innovations-report.de/html/berichte/verkehr_logistik/bericht-78628.html. Zugriff vom 03.03.2007.

Investment Shanghai a (Shanghai Foreign Economic Relation & Trade Commission -上海市对外经济贸易委员会; Shanghai Foreign Investment Commission - 上海市外国投资工作委员会): Shanghai Foreign Investment Promotion Platform. 22.10.2005. Online: http://www.investment.gov.cn/2005-10-22/1129957271600.html. Zugriff vom 18.02.2007.

Investment Shanghai b (Shanghai Foreign Economic Relation & Trade Commission -上海市对外经济贸易委员会; Shanghai Foreign Investment Commission - 上海市外国投资工作委员会): Foreign Investment 2005. 22.10.2005. Online: http://www.investment.gov.cn/2005-10-22/1129957271600.html. Zugriff vom 18.02.2007.

Investment Shanghai c (Shanghai Foreign Economic Relation & Trade Commission 上海市对外经济贸易委员会; Shanghai Foreign Investment Commission 上海市外国投资工作委员会): Industrial Structure. 22.10.2005. Online: http://www.investment.gov.cn/2005-10-22/1129957271623.html. Zugriff vom 03.01.2007.

教育频道: 2007 中国大学排行榜. O. D.. Online: http://learning.sohu.com/dxphb/. Zugriff vom 12.03.2007.

Laurenceson, James et al.: Shanghai as an International Financial Centre. (= Conference-Paper of the 15 th Annual Conference of the Association for Chinese Economics Studies Australia (ACESA) 02.10. – 03.10.2003). Melbourne, 2003. Online: http://mams.rmit.edu.au/o85vk02ilmij.pdf. Zugriff vom 16.02.2007.

MOFCOM (Ministry of Commerce of the People's Republic of China - 中华人民共和国商务部): China's companies in the Fortune Global 500. 28.08.2006. Online: http://english.mofcom.gov.cn/aarticle/subject/fortuneglobal/lanmub/200608/20060802995481.html, Zugriff vom 22.01.2007.

People's Daily Online: Shanghai invites foreign capital for six new key industries. 11.04.2001. Online: http://english.people.com.cn/200104/11/eng20010411_67453.html. Zugriff vom 03.01.2007.

People's Daily Online: Pudong New District Reports Sustained FDI Growth. 24.09.2001. Online: http://english.people.com.cn/english/200109/24/eng20010924_80869.html. Zugriff vom 18.02.2007.

People's Daily Online: Shanghai ranks first among metropolitan economic giants. 03.03.2004. Online: http://english.people.com.cn/200403/03/eng20040303_136442.shtml. Zugriff vom

People's Daily Online: Financial Times: CEIBS top-30 business schools wordwide. 28.01.2005. Online: http://english.peopledaily.com.cn/200501/28/eng20050128_172239.html. Zugriff vom 11.03.2007.

People's Daily Online: Shanghai to boost foreign investment. 07.02.2005. Online: http://english.people.com.cn/200502/07/eng20050207_173242.html. Zugriff vom 22.02.2007.

People's Daily Online: Yangshan deep-water port off Shanghai to beginn operation late this year. 25.05.2005. Online: http://english.people.com.cn/200505/25/eng20050525_186789.html. Zugriff vom 04.03.2007.

People's Daily Online: Shanghai port's troughput expected to become world's No 1. 30.12.2005. Online: http://english.people.com.cn/200512/30/eng20051230_231897.html. Zugriff vom 18.02.2007.

People's Daily Online: China issues rules on foreign-funded banks. 17.11.2006. Online: http://english.people.com.cn/200611/17/eng20061117_322496.html. Zugriff vom 22.02.2007.

People's Daily Online: Shanghai's Pudong airport has most passengers from abroad. 08.01.2007. Online: http://english.people.com.cn/200701/08/eng20070108_339113.html. Zugriff vom 18.02.2007.

People's Daily Online: Chinese stock market slump sends shockwaves through global markets. 01.03.2007. Online: http://english.people.com.cn/200703/01/eng20070301_353190.html. Zugriff vom 03.03.2007.

Port of Rotterdam: Throughput in major world ports. 2006. Online: http://www.portofrotterdam.com/mmfiles/Throughput%20in%20major%20world%20ports_tcm26-9701.pdf. Zugriff vom 04.03.2007.

Pudong New Area: Investment in the infrastructure sector. O. D.. Online: http://pudong.shanghaichina.org/infrastructure.html. Zugriff vom 03.03.2007.

SAEFI (Shanghai Association of Enterprises with foreign investment - 上海市外商投资企业协会): Shanghai becoming 2nd largest host. 03.08.2006. Online: http://www.saefi.org.cn/mix/saefi/txt.jsp?pup_info=2817. Zugriff vom 18.02.2007.

SAEFI a (Shanghai Association of Enterprises with foreign investment - 上海市外商投资企业协会): Multinationals intensifying efforts. 04.08.2006. Online: http://www.saefi.org.cn/mix/saefi/txt.jsp?pup_info=2924. Zugriff vom 18.02.2007.

SAEFI b (Shanghai Association of Enterprises with foreign investment - 上海市外商投资企业协会): 25 MNCs establish regional HQ in Shanghai. 04.08.2006. Online: http://www.saefi.org.cn/mix/saefi/txt.jsp?pup_info=2945. Zugriff vom 18.02.2007.

SAEFIc (Shanghai Association of Enterprises with foreign investment - 上海市外商投资企业协会): SBI to open branch in Shanghai. 04.08.2006. Online: http://www.saefi.org.cn/mix/saefi/txt.jsp?pup_info=2896. Zugriff vom 18.02.2007.

SAEFI d (Shanghai Association of Enterprises with foreign investment - 上海市外商投资企业协会): Foreign banks carve larger niche. 04.08.2006. Online: http://www.saefi.org.cn/mix/saefi/txt.jsp?pup_info=2902. Zugriff vom 18.02.2007.

SAEFI (Shanghai Association of Enterprises with foreign investment - 上海市外商投资企业协会): Overseas banks near approval. 08.03.2007. Online: http://www.saefi.org.cn/mix/saefi/txt.jsp?pub_info=3807. Zugriff vom 08.03.2007

Shanghai (中国上海): Interim Provisions of Shanghai Municipality on Encouraging Foreign Transnational Corporations to Establish Regional Headquarters. O. D.. Online: http://www.shanghai.gov.cn/shanghai/node8059/Rules&Laws/node15379/userobject6ai1276.html. Zugriff vom 28.01.2007.

Shanghai Airport: Flight Season – Half a Year Departure Schedules. O. D.. Online: http://www.shanghaiairport.com/flight/flight/flightSeasonInternalLeaveListAction4.do?start=0&range=30&doType=1&originalCode3=SHA&flightNo=&destinationCode3=2&airlinesCode3=&arriveDepart=D&lineAttr=I. Zugriff vom 03.03.2007.

Shanghai Daily: Metro passengers to enjoy in-flight services. 06.03.2007. Online: http://www.shanghaidaily.com/sp/article/2007/200703/20070306/article_308067.htm. Zugriff vom 07.03.2007.

Shanghai Jiaotong University (交通大学): About SJTU. 2006. Online: http://www.sjtu.edu.cn/english/about/index.htm#. Zugriff vom 20.01.2007.

Shanghai Jiaotong University (交通大学): Academic Ranking of World Universities – 2005. Top 500 World Universities. 2005. Online: http://ed.sjtu.edu.cn/rank/2005/ARWU2005FullList2.pdf. Zugriff vom 20.01.2007.

Shanghai Statistics a (上海统计): Shanghai Basic Facts – Opening to the Outside World. O. D.. Online: http://www.stats-sh.gov.cn/english/shgl/dwkf/dwkf.htm. Zugriff vom 16.02.2007.

Shanghai Statistics b (上海统计): Shanghai Basic Facts – The Tertiary Industry. O. D.. Online: http://www.stats-sh.gov.cn/english/shgl/dscy/dscy.htm. Zugriff vom 16.02.2007.

Shanghai Pudong (上海浦东): Waigaoqiao Port becoming single port with largest throughput of containers in our country. 04.02.2006. Online: http://www.pudong.gov.cn/english/common/content.jsp?sj_id=112&ct_id=45689. Zugriff vom 09.03.2007.

Shanghai Pudong (上海浦东): 13 enterprises in the new development park included in the Ranking of China 500 Foreign-Funded Enterprises with Most Sales Volume. 26.12.2006. Online: http://www.pudong.gov.cn/english/common/content.jsp?sj_id=112&ct_id=45683. Zugriff vom 18.02.2007.

Shanghai Pudong: Pudong International Airport. O. D.. Online: http://www.pudong.gov.cn/english/common/content.jsp?sj_id=272&ct_id=46124. Zugriff vom 09.03.2007.

Shanghai Stock Exchange (上海证券交易所): Brief Introduction to SSE. Online: http://www.sse.com.cn/sseportal/en_us/ps/about/bi.shtml. Zugriff vom 25.02.2007.

SMERT a (Shanghai Foreign Economic Relation & Trade Commission -上海市对外经济贸易委员会; Shanghai Foreign Investment Commission - 上海市外国投资工作委员会): Industries Layout Guide for Foreign Investment in Shanghai. o.D.. Online: http://www.smert.gov.cn/gb/2/node498/node573/node574/userobject8ai913.html. Zugriff vom 19.02.2006.

SMERT b (Shanghai Foreign Economic Relation & Trade Commission -上海市对外经济贸易委员会; Shanghai Foreign Investment Commission - 上海市外国投资工作委员会): City issues 11th Five Year Plan für financial sector. 28.11.2006. Online: http://www.smert.gov.cn/gb/2/node498/node500/node578/userobject1ai12618.html. Zugriff vom 26.02.2007.

SMERT c (Shanghai Foreign Economic Relation & Trade Commission -上海市对外经济贸易委员会; Shanghai Foreign Investment Commission - 上海市外国投资工作委员会): Suggestions of Shanghai Municipality on Encourage Foreign Capital to Establish Research and Development Institutions. o.D.. Online: http://www.smert.gov.cn/gb/2/node498/node573/node574/userobject8ai922.html. Zugriff vom 19.02.2006.

SMSB (Shanghai Municipality Statistics Bureau): Shanghai Statistical Yearbook. 2006. Online: http://www.stats-sh.gov.cn/2004shtj/tjnj/tjnj2006e.htm. Zugriff vom 01.02.2007.

SNIEC (Shanghai New International Exhibition Center – 上海新国际博览中心): About SNIEC / Marketing & Sales. O.D.. Online: http://www.sniec.net/e/index.htm. Zugriff vom 10.01.2007.

Spiegel Online: Shanghai erlebt schlimmsten Crash seit zehn Jahren. 27.02.2007. Online: http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,468860,00.html. Zugriff vom 28.02.2007.

Taylor, P.J.; Walker, D.R.F.: World Cities and Global Firms. Data Set 6. 2001 b. Online: http://www.lboro.ac.uk/gawc/datasets/da6.html. Zugriff vom 06.02.2007.

The China Business Review: China Data: A Macro Snapshot of China. 2005. Online: http://www.chinabusinessreview.com/public/0505/chinastats.pdf, Zugriff vom 20.02.2007.

TTHES (The Times Higher Education Supplement): The world's top 200 universities. 06.10.2006. Online: http://www.thes.co.uk/statistics/international_comparisons/2006/top_unis.aspx?window_type=popup. Zugriff vom 20.01.2007.

Tongji University (同济大学): About Tongji. O. D.. Online: http://www.tongji.edu.cn/english/abouttongji/About.asp. Zugriff vom 21.01.2007.

Visit London: London Accommodation Supply. 2006. Online: http://corporate.visitlondon.com/ems/images/1london_hotel_summary.pdf. Zugriff vom 08.03.2007.

Visit London: Prospects for 2007. 2007. Online: http://corporate.visitlondon.com/ems/images/1prospects2007.pdf. Zugriff vom 08.03.2007.

Wong, Yue Chim Richard: Shanghai: Another Hong Kong? In: HKCER Letters (Hong Kong Centre for Economic Research), Band 72, Sep. – Dez. 2002. Online: http://www.hku.hk/hkcer/articles/v72/ycrwong.htm. Zugriff vom 17.02.2007.

Xie, Kang; Wang, Souzhen: Economic Globalization and Foreign Direct Investment in Shanghai. (= Conference-Paper of the 15 th Annual Conference of the Association for Chinese Economics Studies Australia (ACESA) 2. – 3.10.2003). Melbourne, 2003. Online: http://mams.rmit.edu.au/xp0et2iq3qbdz.pdf. Zugriff vom 22.02.2007.

新浪考试: 2007 中国大学排行榜. O. D.. Online: http://edu.sina.com.cn/focus/utop.html. Zugriff vom 12.03.2007.

Xinhua Online News: Survey: Yes to foreign banks. 02.02.2007. Online: http://news.xinhuanet.com/english/2007-02/02/content_5686925.htm. Zugriff vom 22.02.2007.

Anhang

Tabelle 13: Liste der in den Rankings enthaltenen Hochschulen ausgewählter Städte

	Shanghai Jiaotong Unversity	**The Times Higher Education Supplement**
London	Imperial College London (25)	Imperial College London
	University College London (26)	University College London
	King's College London (80)	King's College London
	London School of Economics (203 - 300)	London School of Economics
	Queen Mary, University of London (203 - 300)	Queen Mary, University of London
	London School of Hygiene & Tropic Medicine (301 - 400)	
	Royal Holloway, University of London (301 - 400)	
		School of Oriental and African Studies
Tokyo	Tokyo Institution of Technology (20)	Tokyo Institute of Technology
	Keio University (23 - 300)	Keio University
	Tokyo Medicine & Dental University (301 - 400)	
	Tokyo University of Agriculture & Technology (301 - 400)	
	Waseda University (301 - 400)	Waseda University
	Nihon University (301 - 400)	
	Juntendo University (401 - 500)	
		Tokyo University
Singapur	National University of Singapur (101 - 152)	National University of Singapur
	Nanyang Technology University (301 - 400)	Nanyang Technology University
Hongkong	Chinese University of Hong Kong (203 - 300)	Chinese University of Hong Kong
	Hong Kong University of Science & Technology (203 - 300)	Hong Kong University of Science & Technology
	University of Hong Kong (203 - 300)	University of Hong Kong
	City University of Hong Kong (301 - 400)	City University of Hong Kong
	Hong Kong Polytechnic University (301 - 400)	
New York	Columbia University (6)	Columbia University
	New York University (29)	New York University
	Yeshiva University (203 - 300)	Yeshiva University
	City University New York City College (301 - 400)	
	Mount Sinai School of Medicine (153 - 202)	
Shanghai	Fudan University (301 - 400)	
	Shanghai Jiaotong University (301 - 400)	

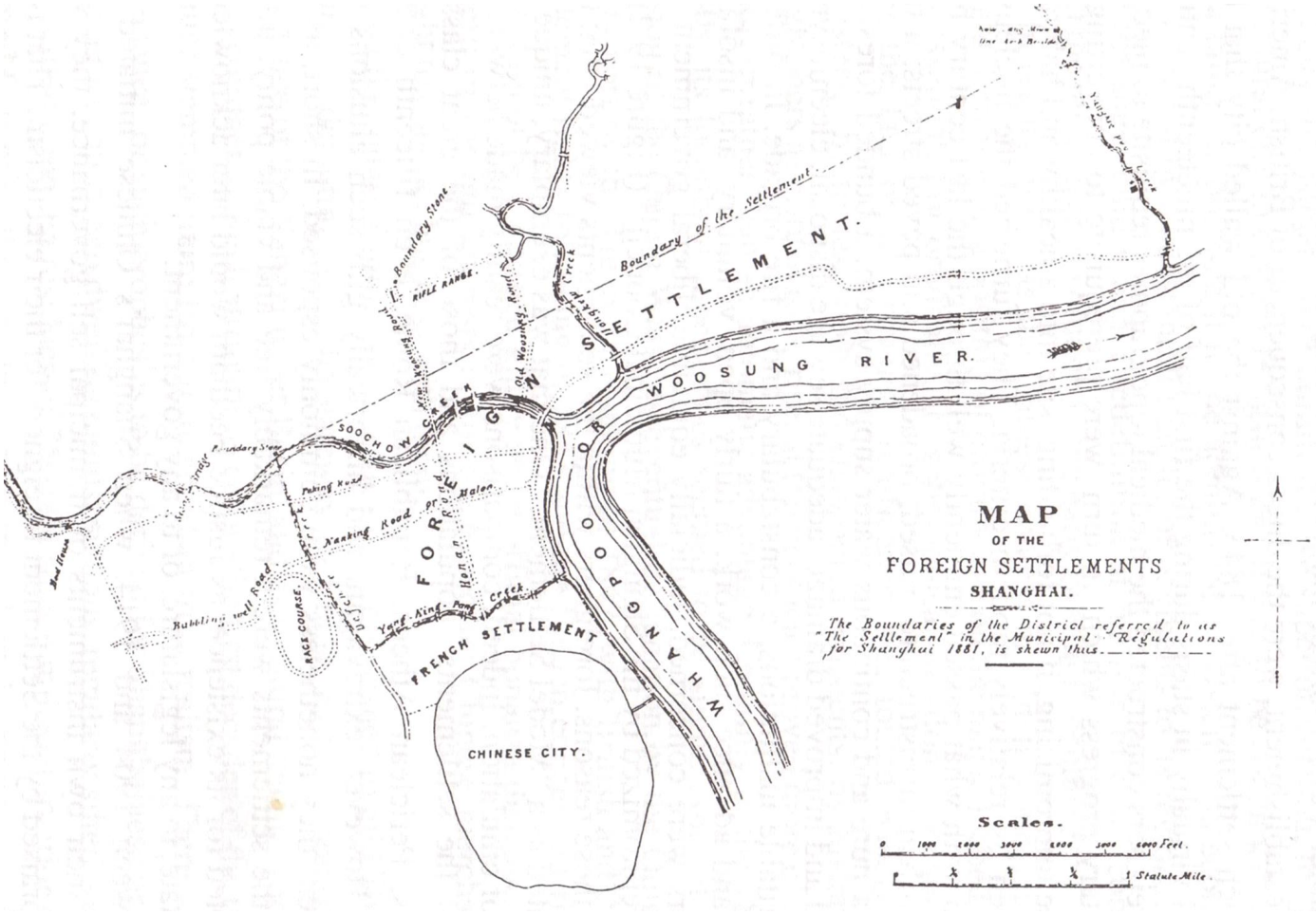
Quelle: eigene Zusammenstellung nach TTHES, 06.10.2006; Shanghai Jiaotong University, 2005.

Tabelle 14: 'Weltstädte' ausgewählter Autoren

Autor	identifizierte Major Cities°
Bronger (1997/2004)	New York, London, Paris, Tokyo
Cohen (1981)	Tokyo, London, Osaka, Paris, Rhein-Ruhr
Feagin/Smith (1987)	New York, London, Tokyo
Friedmann (1986)	London, Paris, New York, Chicago, Los Angeles
Friedmann (1995)	London, New York, Tokyo
Friedmann/Wolff (1982)	Tokyo, Los Angeles, San Francisco, Miami, New York
GaWC (1999)	London, New York, Paris, Tokyo
GaWC (2004)	London, New York, Los Angeles, Paris, San Francisco
Hall (1966)	London, Paris, Randstad, Rhein-Ruhr, Moskau, New York, Tokyo
Knox (1995 a-b)	London, New York, Tokyo
Sassen (1991)	New York, London, Tokyo
Sassen (1994 a-b*)	New York, London, Tokyo, Paris, Frankfurt
Short et al. (1996)	New York, London, Tokyo, Paris, Frankfurt
° limited to the top five cities identified in the global urban hierarchy except for hall (1966) who focuses on 7 cities	
* specific studies identifying international financial centres	

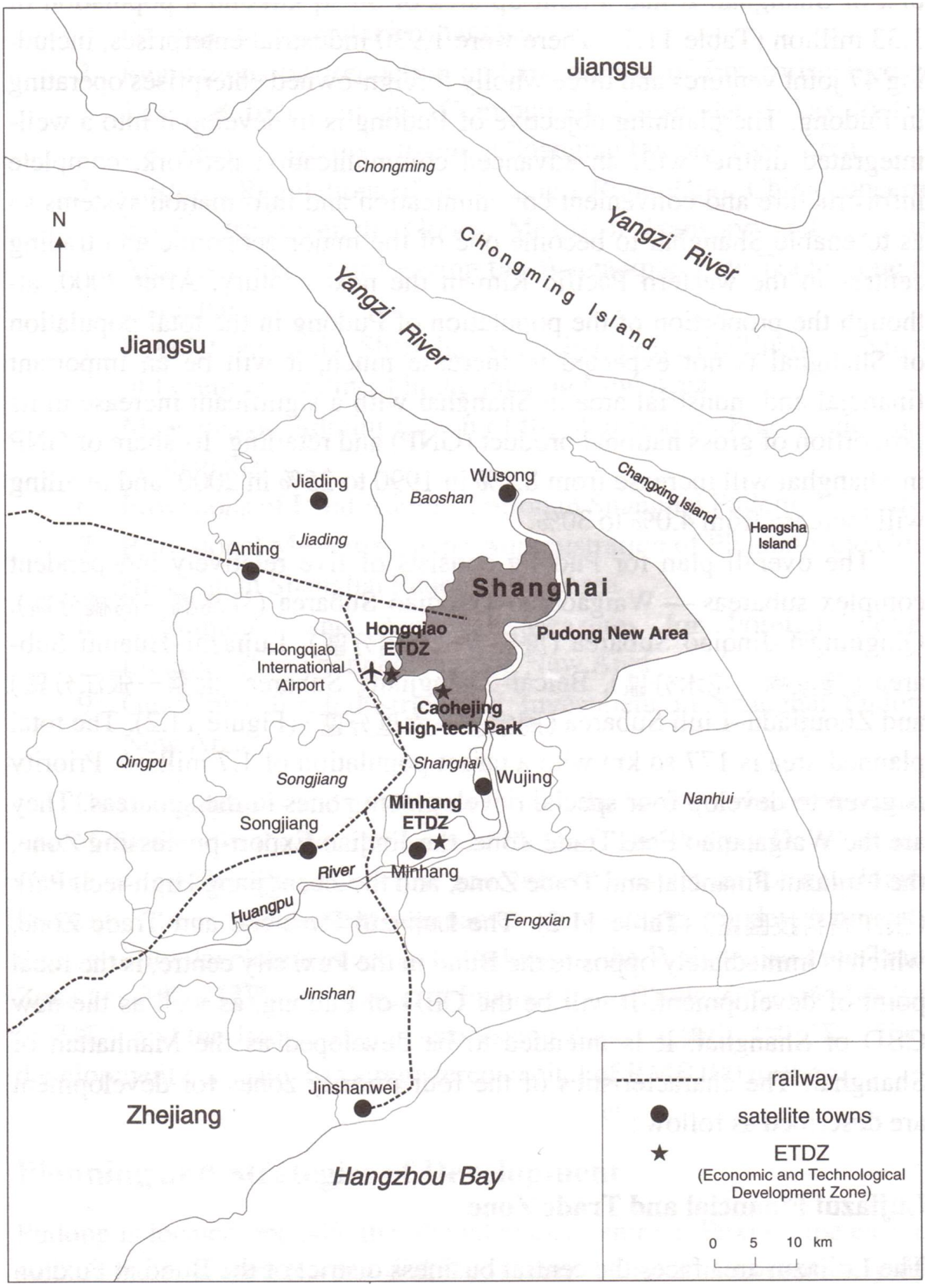
Quelle: verändert nach Beaverstock et al., 1999.

Abbildung 10: Karte der ausländischen Konzessionsgebiete in Shanghai 1881



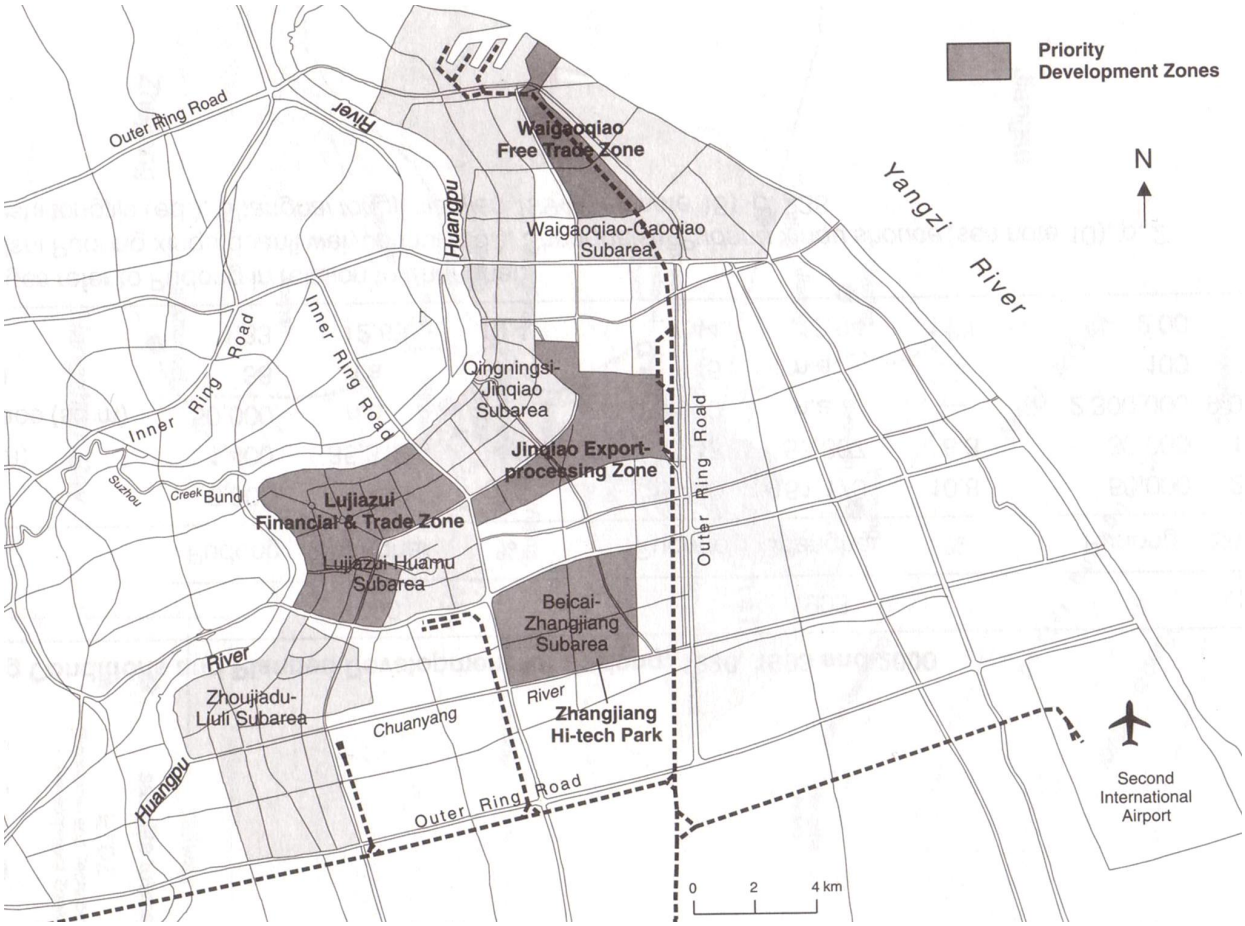
Quelle: MacPherson, 1996, S. 500

Abbildung 11: Übersichtskarte Shanghai



Quelle: Yeh, 1996, S. 280.

Abbildung 12: Funktionale Gliederung Pudongs



Quelle: Yeh, 1996, S. 282.

Abbildung 13: Luftbildaufnahme Shanghais

Quelle: http://www.megacities.uni-koeln.de/news/

Abbildung 14: Vision Shanghai 2020

Quelle: http://www.synotrip.com/shanghai/tourist-attractions/shanghai-urban-planning-exhibition-hall-1136.shtml.